Les PUBLICATIONS DU QUÉBEC

Ministère des Transports

Rapport annuel 1998-1999

Québec

Le contenu de cette publication a été rédigé par
le ministère des Transports

Cette édition a été produite par :
Les Publications du Québec
1500D, rue Jean-Talon Nord
Sainte-Foy (Québec)
G1N 2E5

La forme grammaticale employée dans le présent document vaut, lorsqu'il y a lieu, pour les personnes des deux sexes.

Dépôt légal — 1999
Bibliothèque nationale du Québec
Bibliothèque nationale du Canada
ISBN 2-551-18159-3
ISSN 0711-9011

© Gouvernement du Québec, 1999

100-04665/

Monsieur Jean-Pierre Charbonneau
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Parlement
Québec

Monsieur le Président,

Conformément à l'article 12 de la *Loi sur le ministère des Transports (L.R.Q., c. M-28)*, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du ministère des Transports pour l'année financière qui a pris fin le 31 mars 1999.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Le ministre des Transports,

Guy Chevrette

Québec, septembre 1999

Monsieur Guy Chevrette
Ministre des Transports
Hôtel du Parlement
Québec

Monsieur le Ministre,

J'ai le plaisir de vous soumettre le *Rapport annuel 1998-1999* du ministère des Transports.

Vous y trouverez les principales activités et réalisations du Ministère au cours de cet exercice financier.

Veuillez agréez, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le sous-ministre des Transports,

André Trudeau

Québec, septembre 1999

Faits saillants 1998-1999

- 662,6 millions de dollars ont été dépensés en investissements sur le réseau routier géré par le ministère des Transports du Québec (MTQ), soit une hausse de 137,6 $ par rapport à 1997-1998.
- Le MTQ est intervenu sur 1,359 kilomètres du réseau routier (environ 30 000 kilomètres). Par ailleurs, il a réparé, renforcé ou remplacé 312 ponts sur un inventaire total de 4 300 ponts et ouvrages d'art.
- 57 millions de dollars ont été consacrés à l'amélioration de la fluidité du réseau routier montréalais. Ce programme triennal a été annoncé lors de la présentation du budget 1997-1998.
- L'impact économique des dépenses réalisées par le MTQ sur le réseau routier en 1998-1999 est la création de 13 344 emplois directs et indirects en personne-année.
- L'année 1998 est la moins meurtrière des 43 dernières années, avec 717 décès sur la route. En 1995, le Québec s'était donné comme objectif pour l'an 2000, de réduire le nombre des décès dus à des accidents routiers sous la barre des 750.
- Adoption de la *Loi concernant les propriétaires et les exploitants de véhicules lourds*. La loi met en place un nouveau mode de gestion des privilèges d'utilisation de la route qui vise de manière continue, l'amélioration de la sécurité routière et la protection du réseau routier.
- Instauration d'une table gouvernement-industrie sur la sécurité des véhicules lourds. L'objectif principal consiste à réduire le bilan routier en ce qui a trait aux accidents impliquant un véhicule lourd.
- Signature de deux ententes, l'une avec le Conseil de bande de Waskaganish concernant un projet de construction et d'entretien d'une route d'accès reliant la route de Matagami-Chisasibi, un projet de 3 ans évalué à 45 millions de dollars; l'autre avec le Conseil Mohawk de Kanawake concernant une entente sectorielle sur le transport et l'utilisation du territoire aux fins des routes 132, 138 et 207.
- Participation du MTQ au Sommet mondial de la nordicité, tenue à Québec entre le 2 et le 5 février 1999. La participation du MTQ a été appréciée car elle a accru la crédibilité de l'événement et contribué à la visibilité de l'expertise québécoise en transport.

Table des matières

Présentation du rapport annuel

- Lettre de présentation du ministre au président de l'Assemblée nationale 3
- Lettre de présentation du sous-ministre au ministre des Transports 5
- Faits saillants 1998-1999 7
- Table des matières 9

1A Présentation du Ministère 13

1A.1 Lois constitutives 13

1A.2 Mission du Ministère 13

1A.3 Organisation administrative 13

1.A.3.1 Mandats des unités administratives 13

1.A.3.2 Modifications apportées 16

1A.4 Ressources humaines 16

1A.5 Ressources financières 18

1A.5.1 Budgets 18

1A.5.2 Dépenses 19

Planification 22

2A Planification stratégique 22

2A.1 Environnement interne et externe 22

2A.2 Description des orientations et des objectifs 1998-2001 23

2B Planification des transports 25

2B.1 Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal 25

2B.2 Plan de transport de l'agglomération de Québec 26

2B.3 Plan de transport de l'Outaouais 26

2B.4 Autres plans de transport régionaux 27

2B.5 Aménagement du territoire et développement régional 27

2B.6 Données de transport 27

2C Recherche et innovation en transport 28

Recherche, environnement et sécurité 29

3A Recherche 29

3A.1 Recherche et développement en transport 29

3A.2 Programmes de recherche et bourses d'études 29

3A.3 Expertise en matériaux, sols et chaussées 29

3A.4 Expertise en structure 30

3A.5 Expertise en exploitation des infrastructures 31

3A.6 Transfert technologique 32

3A.7 Information documentaire et scientifique 32

3A.8 Géomatique et cartographie 33

3B Environnement 34

3B.1 Politique sur le bruit routier 34

3B.2 Système de gestion environnementale 34

3B.3 Régime d'évaluation environnementale et entente administrative avec le ministre de l'Environnement et de la Faune 34

3B.4 Études de caractérisation environnementale des terrains 34

3B.5 Efficacité énergétique 34

3B.6 Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal 34

3B.7 Recherche et développement en environnement 34

3B.8 Formation continue en environnement 35

3C Sécurité 36

3C.1 Sécurité aux passages à niveau 36

3C.2 Transport hors normes 36

3C.3 Table de concertation 36

3C.4 Système intégré d'analyse de sites (SIAS) 36

3C.5 Sécurité ferroviaire 36

3C.6 Politique de sécurité — volet routier 36

3C.7 Transport scolaire 38

3C.8 Transport par véhicule hors route 38

3C.9 Programme de recherche universitaire en sécurité routière 38

Interventions sur les infrastructures en transport 39

4A Opérations 39

4A.1 Améliorations et développement du réseau routier 39

4A.1.1 Axes d'intervention (FCARR) 39

4A.1.2 Objectifs d'investissements 41

4A.2 Entretien du réseau routier 42

4A.2.1 Exploitation du réseau routier 42

4A.2.2 Programmes d'aide 42

4A.3 Construction 45

4A.3.1 Infrastructures maritimes 45

4A.3.1.1 Transfert des ports 45

4A.3.2 Infrastructures aériennes 45

4B Politiques de gestion du réseau routier 46

4B.1 Modification législative 46

4B.2 Politiques et normes 46

4C Programmes et ententes fédérales-provinciales 48

4C.1 Entente quinquennale fédérale-provinciale sur le programme stratégique d'amélioration routière 48

4C.2 Programme de transition découlant de l'abolition du Programme fédéral de subventions au transport de marchandises 48

4C.3 Prolongation des travaux d'infrastructure Canada-Québec 48

4D Programmes spéciaux d'urgence 49

4D.1 Reconstruction des régions sinistrées par les déluges 49

4D.2 Tempête de verglas de janvier 1998 49

Autres interventions dans le transport des personnes et des marchandises 51

5A Politique des transports 51

5B Transport des personnes 52

5B.1 Transport individuel par automobile 52

5B.2 Transport collectif 53

5B.2.1 Transport urbain et péri-urbain 53

5B.2.2 Transport adapté aux personnes handicapées 53

5B.2.3 Transport par taxi 54

5B.2.4 Transport interurbain par autocar 54

5B.2.5 Transport scolaire 54

5B.2.6 Transport ferroviaire 54

5B.2.7 Transport maritime 54

5B.2.8 Transport aérien 55

5C Transport des marchandises 58

5C.1 Orientations en transport des marchandises 58

5C.2 Transport ferroviaire des marchandises 58

5C.3 Transport routier des marchandises 58

5C.3.1 Matières dangereuses 59

5C.3.2 Arrimage 59

5C.3.3 Charges et dimensions des véhicules 60

5C.4 Intégration des modes, rôle des expéditeurs et logistique 60

5C.5 Transport maritime des marchandises 61

5C.6 Promotion et défense des intérêts 61

Administration et gestion 65

6A Amélioration de la performance de l'organisation 65

6A.1 Création de la Direction de l'amélioration de la performance de l'organisation (DAPO) et du Service de l'information corporative (SIC) 65

6A.2 Unités autonomes de service 65

6A.3 Comité ministériel sur l'organisation du travail (CMOT) 66

6A.4 Autres démarches d'amélioration 66

6A.5 Tableaux de bord de gestion 66

6A.6 Développement des personnes 67

6B Gestion des ressources financières 68

6C Gestion des ressources matérielles 69

6C.1 Approvisionnement 69

6C.2 Contrats 70

6C.3 Immeubles 72

6C.4 Télécommunications 72

6D Ressources informationnelles 73

6E Mécanismes et contrôles de vérification et d'enquête 76

6E.1 Vérification interne 76

6E.2 Enquêtes 76

Relations du MTQ avec les partenaires et usagers 77

7A Campagnes d'informations et de publicité 77

7B Plaintes et demandes de service 79

7C Accès à l'information 80

7D Liaison avec les partenaires et les usagers 81

Relations avec les organismes gouvernementaux 82

8A Vérificateur général 82

8B Coroner 83

8C Protecteur du citoyen 83

8D Affaires intergouvernementales canadiennes 85

8E Relations internationales 86

8F Affaires autochtones 87

8G Commission de la capitale nationale du Québec 88

Application de certaines lois, règlements et politiques gouvernementales 90

9A Protection des non-fumeurs 90

9B Politique linguistique 91

9C Santé et sécurité au travail 92

9D Sécurité des actifs informationnels 93

Annexes

1. Lois et règlements sous l'autorité du ministre des Transports **95**
2. Les Organismes relevant du ministre des Transports **101**
3. Principaux travaux par direction territoriale **103**
4. Carte des directions territoriales **125**

Liste des tableaux

1A Effectif autorisé par catégorie d'emploi **17**
1B Effectif régulier en place par catégorie d'emploi **17**
2. Affectation des budgets en 1998-1999 par programme et élément de programme **19**
3. Répartition des dépenses du budget régulier par programme et par région administrative en 1998-1999 **20**
4. Répartition des dépenses du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier par région administrative en 1998-1999 **21**
5. Ventilation des dépenses du FCARR **41**
6. Répartition par région administrative des subventions payées en 1998-1999 pour l'aide financière au réseau routier municipal **44**
7. Pluies diluviennes de juillet 1996 **49**
8. Dépenses occasionnées par la tempête de verglas de janvier 1998 **50**
9. Aide au transport terrestre des personnes — dépenses de transfert par région administrative en 1998-1999 **52**
10. Investissement en formation par catégorie d'emploi en 1998-1999 **67**
11. Principaux achats effectués par le Ministère en 1997-1998 et 1998-1999 **70**
12 Répartition des contrats adjugés en 1997-1998 et 1998-1999 **71**
13. Réclamations sur contrats en 1997-1998 et 1998-1999 **71**
14. Gestion des immeubles **72**
15. Évolution des dépenses en matière de télécommunications en 1997-1998 et 1998-1999 **72**
16. Répartition de l'investissement (ressources informationnelles) **73**
17. Organigramme **63**

Chapitre 1
Présentation du Ministère

1A.1 Lois constitutives

Loi sur le ministère des Transports

Le ministère des Transports est régi par la *Loi sur ministère des Transports* (L.R.Q., c. M-28), qui attribue au ministre des Transports la charge de la direction et de l'administration du Ministère. Elle lui confère également la responsabilité d'appliquer les lois et règlements relatifs aux transports et à la voirie. La liste de ces lois et règlements se trouve à l'annexe 1.

La Commission des transports du Québec, la Société des transports du Québec et la Société de l'assurance automobile du Québec sont aussi sous la compétence du ministre des Transports en vertu des lois constituant chacun de ces organismes. (annexe 2).

Le présent rapport ne tient pas compte des activités de ces organismes puisque chacun présente un rapport annuel distinct.

1A.2 Mission du Ministère

La mission du ministère des Transports du Québec (MTQ) consiste à assurer la circulation des personnes et des marchandises par le développement, l'aménagement et l'exploitation d'infrastructures et de systèmes de transport intégrés, fiables et sécuritaires, qui contribuent au développement économique et social du Québec et de ses régions.

Le Ministère réalise sa mission avec un souci constant de l'impact de ses interventions sur l'aménagement du territoire et l'environnement.

1A.3 Organisation administrative

1A.3.1 Mandats des unités administratives

L'organigramme du ministère des Transports (pages centrales) se compose du Bureau du sous-ministre, de 5 directions générales, de 31 directions et de 158 services, dont 58 centres de services répartis sur le territoire.

Bureau du sous-ministre

Cinq directions incluant une unité autonome de services sont directement rattachés au Bureau du sous-ministre. On y trouve aussi la Direction des affaires juridiques, qui relève du ministère de la Justice. Le mandat spécifique de chacune de ces unités administratives se résume comme suit.

Direction du Bureau du sous-ministre : soutenir et conseiller le sous-ministre dans ses fonctions de représentation, de planification, d'organisation, de coordination, de communication et de contrôle relatives à la gestion administrative et opérationnelle du Ministère; assurer une interrelation efficace entre le Cabinet du ministre, le Bureau du sous-ministre et la structure administrative; planifier, organiser, diriger et contrôler les activités reliées à la vérification interne de l'administration et de la gestion du Ministère ainsi que les activités de recherches ou d'enquêtes jugées nécessaires dans certaines situations.

Secrétariat général : assister le sous-ministre dans la gestion des affaires courantes, contribuer à l'amélioration des relations avec les citoyens, assurer l'interface dans certains dossiers ministériels avec les intervenants gouvernementaux et externes et coordonner les relations extra-ministérielles.

Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent : favoriser le développement économique du Québec par la mise en valeur du fleuve Saint-Laurent comme axe de communication et de commerce interprovincial et international.

Direction des communications : soutenir les autorités et les gestionnaires en matière de communication interne et externe en concevant et en élaborant les stratégies et les plans de communication correspondant à leurs besoins.

Centre de gestion de l'équipement roulant (CEGER) : assurer aux ministères et organismes publics la disponibilité des véhicules routiers et des équipements connexes requis pour l'ensemble de leurs activités et, par conséquent, les maintenir en bon état de fonctionnement en tout temps de façon à permettre une utilisation optimale au meilleur coût possible.

Direction des affaires juridiques : fournir, au nom du ministère de la Justice, les services juridiques requis par le ministère des Transports, notamment par la rédaction de projets de loi, de projets de règlements et d'avis juridiques, par la préparation ou la révision de contrats, d'ententes et autres documents juridiques, par un service-conseil lors de litiges et procédures judiciaires et de représentation devant divers organismes administratifs, par le traitement des rapports d'infractions pénales et par un service-conseil lors de l'acquisition et de la cession de biens.

Directions générales

L'organigramme comprend deux directions générales territoriales, la Direction générale de Québec et de l'Est et la Direction générale de Montréal et de l'Ouest, ainsi que trois directions générales centrales, la Direction générale des politiques et de la sécurité en transport, la Direction générale des infrastructures et des technologies et la Direction générale des services à la gestion.

Le mandat d'une ***direction territoriale*** comprend les éléments suivants :

— agir à titre de représentante du Ministère auprès de l'ensemble de la clientèle territoriale;

— établir et maintenir des relations harmonieuses avec les partenaires, les élus, les instances politiques, les communautés autochtones, les organismes intéressés et les usagers;

— planifier, programmer, élaborer et réaliser les projets d'exploitation, d'entretien, de réfection, d'amélioration et de développement des infrastructures de transports, et ce, en tenant compte des besoins manifestés par les clientèles visées;

— administrer les programmes d'aide en transport des personnes et des marchandises ainsi que ceux reliés aux infrastructures.

À ces éléments, le mandat d'une ***direction générale territoriale*** ajoute les suivants :

— élaborer les plans de transport dont elle assume la présidence ainsi que différentes programmations territoriales;

— effectuer des analyses présentant une image d'ensemble de la direction générale et proposant des moyens d'optimiser l'utilisation et/ou la gestion des ressources.

— la carte des directions territoriales est reproduite à l'annexe 3.

Direction générale de Québec et de l'Est

La Direction générale de Québec et de l'Est compte six directions territoriales : la Direction de Québec, la Direction de la Chaudière-Appalaches, la Direction du Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine, la Direction du Saguenay–Lac-Saint-Jean–Chibougamau, la Direction de la Côte-Nord et la Direction de la Mauricie–Centre-du-Québec.

Direction générale de Montréal et de l'Ouest

La Direction générale de Montréal et de l'Ouest compte huit directions territoriales : la Direction de l'Île-de-Montréal, la Direction de Laval–Mille-Îles, la Direction de l'Est-de-la-Montérégie, la Direction de l'Ouest-de-la-Montérégie, la Direction de l'Estrie, la Direction des Laurentides-Lanaudière, la Direction de l'Outaouais et la Direction de l'Abitibi-Témiscamingue–Nord-du-Québec.

Direction générale des politiques et de la sécurité en transport

Cette direction générale élabore et met en place des orientations en matière de politiques et programmes visant à soutenir et encadrer l'action du Québec dans les domaines du transport des personnes et des marchandises, de l'aménagement et de l'environnement et de la sécurité en transport. Elle doit soutenir le sous-ministre et le comité de gestion quant aux orientations stratégiques et à l'établissement d'un plan désignant les cibles stratégiques. Elle établit également des banques de données et de modèles de transport appropriés à l'intention des unités centrales et territoriales.

De plus, elle a pour mandat d'encadrer et de soutenir les unités territoriales dans l'élaboration de leurs plans de transport et dans l'application des politiques et des programmes.

Cette direction générale comprend quatre directions soit : la Direction de la planification stratégique en transport, la Direction de la mobilité en transport, la Direction de l'observatoire en transport et la Direction de la sécurité en transport. Le mandat spécifiques de chacune de ces directions est décrit ci-après.

Direction de la planification stratégique en transport :

— proposer des orientations stratégiques, établir et gérer un plan fixant des cibles stratégiques;

— élaborer, dans une approche intégrée et multimodale, une politique nationale et le plan directeur de transport du Québec, en précisant les principaux enjeux par modes;

— encadrer et soutenir les unités territoriales dans l'élaboration de leurs plans de transport au regard des orientations ministérielles;

— soutenir l'ensemble des unités administratives par l'expertise et l'information dans les domaines de la modélisation des systèmes de transport et de l'économie afin de leur permettre de réaliser leurs mandats.

Direction de la mobilité en transport :

— élaborer et proposer des orientations, des politiques, des programmes d'aide et des lois et règlements visant à soutenir et à encadrer l'action du Québec, dans les domaines suivants : le transport des personnes et des marchandises, l'environnement en transport ainsi que l'aménagement des

réseaux, dans une optique d'intégration des modes de transport;

— soutenir les unités territoriales dans leur application.

Direction de l'observatoire en transport :

— élaborer et proposer les orientations, les politiques, les programmes et les modalités d'intervention du Ministère en matière de recherche et développement en transport;

— assurer la promotion et le transfert des résultats obtenus;

— soutenir l'ensemble des unités administratives par l'expertise développée et l'information disponible dans les domaines de la statistique, de l'information corporative, de la géomatique et de la cartographie;

— fournir à l'ensemble du Ministère des services d'information documentaire et scientifique.

Direction de la sécurité en transport :

— élaborer et proposer des politiques, des programmes, des lois et des règlements visant à appuyer et encadrer l'action du Québec en matière de sécurité en transport et soutenir les unités territoriales dans leur application;

— élaborer, évaluer et réviser les normes techniques du transport routier des marchandises;

— maintenir des liens avec l'industrie du transport, afin de suivre l'évolution des besoins techniques et de mettre au point des solutions appropriées.

Direction générale des infrastructures et technologies

Cette direction générale développe et met en place les programmes, normes, outils et guides visant à soutenir l'action des intervenants ministériels et externes dans les domaines des infrastructures et des technologies.

Elle assure également le développement et le maintien à jour des connaissances techniques et des expertises de pointe en matière d'infrastructures et de technologies en transport et les rend disponibles aux intervenants ministériels et externes.

De plus, elle crée des outils et des méthodes d'expertise en infrastructures permettant la conception, la conservation et l'amélioration des infrastructures de transport, en y intégrant les préoccupations de rentabilisation maximale des investissements du Ministère.

Cette direction générale comprend trois directions soit : la Direction du laboratoire des chaussées, la Direction des structures et de la Direction du soutien à l'exploitation des infrastructures dont le mandat respectif est décrit ci-après.

Direction du laboratoire des chaussées

— élaborer et proposer des orientations, des normes et des guides de soutien dans les domaines des sols, des chaussées et des matériaux d'infrastructures, visant le maintien et l'amélioration du réseau routier;

— soutenir les unités territoriales dans la préparation et la réalisation des interventions sur les infrastructures.

Direction des structures

— soutenir les unités territoriales dans la gestion des structures sous leur responsabilité en procédant à la conception ou à l'amélioration de projets de structures non normalisées et à des études hydrauliques non courantes;

— fournir à ces unités l'expertise technique pour la préparation et la réalisation de leurs projets de structures ou lors d'activités d'inspection et d'entretien.

Direction du soutien à l'exploitation des infrastructures

— soutenir l'action du Ministère sur le terrain en coordonnant l'élaboration des normes techniques ainsi que des méthodologies et des systèmes en matière d'assurance de la qualité;

— élaborer et proposer les orientations d'exploitation, les programmes et les guides requis pour les activités sur le terrain visant l'exploitation, l'entretien, la réfection, l'amélioration et le développement des infrastructures de transport.

Direction générale des services à la gestion

En vertu de son mandat, cette direction générale doit proposer à la direction du Ministère l'encadrement (politiques, programmes, plans) en ce qui concerne : la gestion des ressources humaines, matérielles et financières, les technologies de l'information, les contrats, les réclamations sur contrats, les approvisionnements, la gestion des inventaires et la vérification des opérations immobilières. Elle doit aussi proposer des plans d'amélioration de la gestion de ces ressources, favorisant l'engagement des gestionnaires dans ces domaines, et informer la direction et les gestionnaires sur l'évolution de la situation.

Cette direction générale compte cinq directions, soit la Direction des ressources humaines, la Direction des ressources financières, la Direction des tech-

nologies de l'information, la Direction des contrats et des ressources matérielles et la Direction de l'amélioration de la performance de l'organisation.

Direction des ressources humaines

— promouvoir, harmoniser et coordonner des pratiques performantes et équitables en vue d'une gestion optimale des personnes et de l'organisation;

— conseiller et soutenir l'organisation, les gestionnaires les partenaires territoriaux et les employés;

— offrir à ceux-ci des produits, des services de consultation et une expertise en matière de gestion du personnel, afin de permettre au Ministère d'atteindre ses objectifs et d'en rendre compte.

Direction des ressources financières

— proposer à la direction du Ministère l'encadrement en matière de programmation, de réclamations sur dommages, de gestion des ressources financières ainsi que de gestion des opérations immobilières;

— suggérer des plans d'amélioration dans ces domaines.

Direction des technologies de l'information

— proposer à la direction du Ministère l'encadrement en gestion des technologies de l'information;

— suggérer des plans d'amélioration en matière de gestion de ces ressources.

Direction des contrats et des ressources matérielles

— proposer à la direction du Ministère l'encadrement, notamment dans les domaines de l'octroi des contrats d'approvisionnement, de gestion des inventaires, des réclamations sur contrats, des télécommunications, de gestion des immeubles et de ressources matérielles;

— suggérer des plans d'amélioration en matière de gestion de ces ressources.

Direction de l'amélioration de la performance de l'organisation (DAPO)

— proposer, à la direction du Ministère, l'encadrement d'ensemble en matière d'amélioration de la performance de l'organisation et en assurer le suivi;

— encadrer les différents moyens d'évaluation de la performance du Ministère auprès de ses clientèles;

— représenter le Ministère auprès des intervenants sur toute question touchant l'amélioration de la performance;

— exercer à cet égard une veille permanente.

1A.3.2 Modifications apportées

Le Ministère, étant toujours soucieux d'améliorer la performance de son organisation a apporté des ajustements à sa structure organisationnelle de façon à permettre :

— un meilleur équilibre des directions générales territoriales;

— une plus grande souplesse et une meilleure coordination des opérations en région.

Le Ministère étant déjà engagé dans de nombreux projets visant à renforcer la performance de son organisation, une coordination ministérielle des différentes démarches en cours s'est avérée essentielle à leur intégration et à leur harmonisation. Ainsi, compte tenu de ce besoin et de l'obligation toujours aussi présente de faire autrement avec des ressources limitées, le Ministère a procédé à la création de la Direction de l'amélioration de l'organisation (DAPO). Cette nouvelle direction, telle que décrite précédemment, est dédiée à la coordination et au soutien à l'amélioration de nos pratiques et processus.

1A.4 Ressources humaines

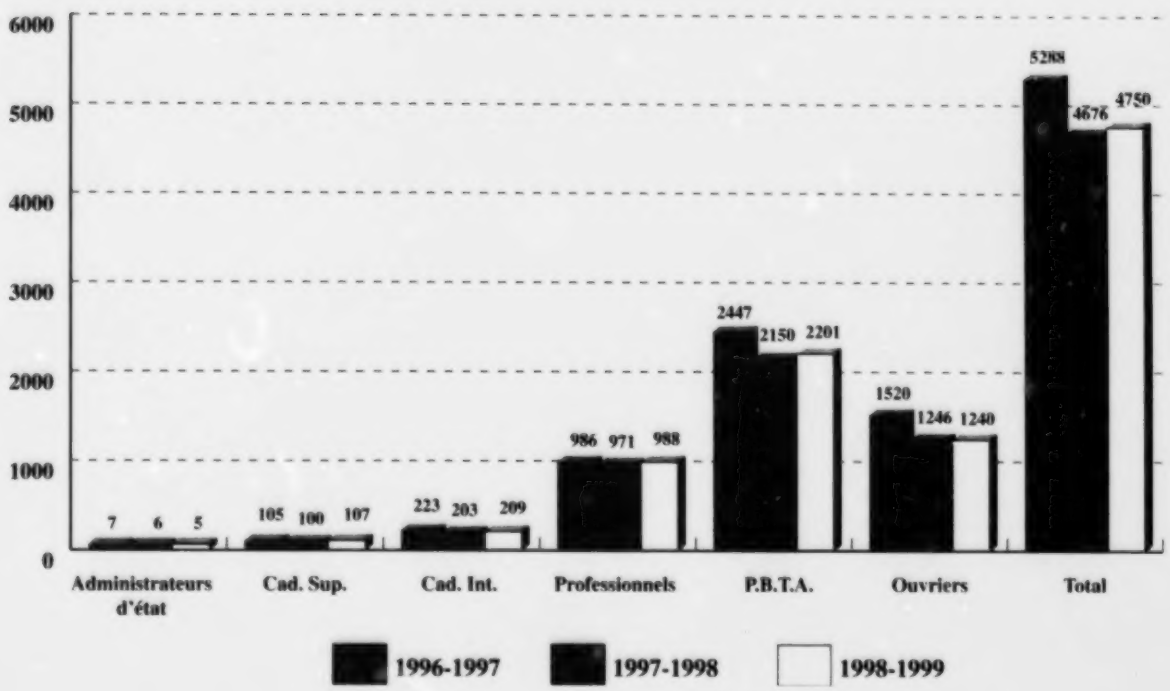
Le nombre d'employés réguliers du Ministère s'établit à 4 503 alors que l'effectif autorisé est de 4 750 au 1er avril 1999.

Le personnel du Ministère est composé de 76 % d'hommes et de 24 % de femmes. La moyenne d'âge est de 46 ans et 54 personnes ont moins de 30 ans, soit 1,20 % de l'effectif.

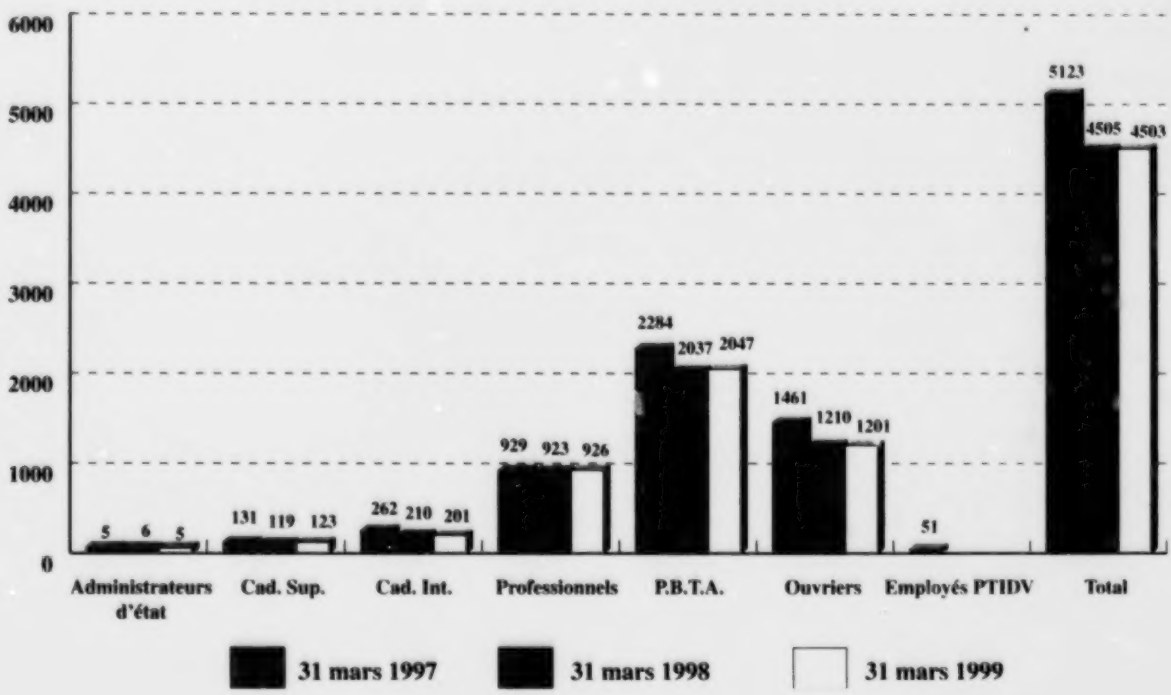
Géographiquement, le personnel se répartit de la façon suivant : 74 % œuvre directement pour les unités territoriales et 26 % pour les unités centrales.

Les tableaux 1A et 1B illustrent l'évolution de l'effectif autorisé et de l'effectif régulier en place au cours des trois dernières années.

1A Effectifs autorisés par catégorie d'emploi



1B Effectifs réguliers en place par catégorie d'emploi



1A.5 Ressources financières

1A.5.1 Budgets

Programmes réguliers

Le budget alloué au Ministère dans le cadre de ses programmes réguliers pour l'exercice financier 1998-1999 s'élève à 1 242 069 700 $ répartis comme suit :

— 841 941 500 $ pour les *Infrastructures de transport* (Programme 01). Ce programme vise à assurer l'amélioration, la réfection, de même que l'entretien des infrastructures de transport terrestre, maritime et aérien. Il comprend les contributions (amortissement et intérêts) au remboursement de la dette du Ministère ainsi qu'au financement du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier (274 900 000 $) et du Fonds de gestion de l'équipement roulant (3 000 000 $);

— 328 881 800 $ pour les *Systèmes de transport* (Programme 02). Ce programme vise à établir les politiques et la réglementation relatives aux systèmes de transport de personnes et de marchandises, à apporter une aide financière aux organismes offrant des services de transport et à délivrer des permis de transport ou de location pour différents modes de transport;

— 71 246 400 $ pour l'*Administration et les services corporatifs* (Programme 03). Ce programme vise à fournir les divers services de soutien à la gestion des activités du Ministère et à assurer l'élaboration des plans de transport de personnes et de marchandises; il vise aussi à favoriser l'expertise en soutenant les activités de recherche et de développement;

En ce qui a trait aux crédits budgétaires, on remarque une diminution de l'ordre de 193,3 millions de dollars, soit 13,5 %, par rapport à 1997-1998. Cette diminution résulte essentiellement de l'effet combiné du transfert de la responsabilité et des crédits du programme d'aide au transport scolaire (424,3 M $) au ministère de l'Éducation et d'une hausse de 231,0 millions de dollars du budget des autres programmes, dont l'augmentation de près de 160 millions de dollars (soit de 116 M $ à 276 M $) de la contribution du Ministère au Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier (FCARR). Cette augmentation résulte, d'une part, de la croissance du coût de l'amortissement et du financement à long terme et, d'autre part, de l'impact de la réforme comptable du gouvernement, laquelle établit que certains types de travaux réalisés dans le cadre du FCARR ne soient plus capitalisables et soient donc maintenant considérés comme des dépenses de fonctionnement.

Cette augmentation du budget des autres programmes s'explique aussi par l'obtention de crédits supplémentaires de 76 millions de dollars en fin d'exercice, lesquels résultaient des ajustements apportés au calendrier de versements de l'aide au réseau municipal ainsi que de diverses subventions au transport en commun.

Crédits extrabudgétaires

Au budget des programmes réguliers se sont ajoutés des crédits extra-budgétaires de 30 536 600 $ dont :

— 16 245 600 $ pour la reconstruction des infrastructures routières dans les régions affectées par les pluies diluviennes des 19 et 20 juillet 1996. Ces travaux sont financés dans le cadre du fonds spécial gouvernemental créé à cette fin.

Le solde, soit 14 291 000 $, constitue les contributions du gouvernement fédéral au volet d'aide aux expéditeurs de l'Est du Québec dans le cadre de l'avenant à l'Entente fédérale-provinciale sur le programme stratégique d'amélioration routière (1 856 000 $), au projet d'amélioration du réseau municipal dans le cadre de l'entente de la Commission de la capitale nationale (4 735 000 $) ainsi qu'au projet de réalisation d'un lien d'accès routier à la communauté crie de Waskaganish (7 700 000 $).

Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier (FCARR)

Le niveau d'investissement autorisé dans le cadre du FCARR a pour sa part été augmenté de 137,6 millions de dollars pour atteindre 662 618 700 $. Cet accroissement découle du plan triennal d'investissement annoncé dans le Discours sur le budget 1997-1998 et du devancement d'un an de ce plan en 1998-1999. Ce dernier montant inclut aussi 57 millions de dollars pour le plan de décongestion de Montréal, lequel a été annoncé dans le Discours sur le budget de 1997-1998, ainsi que des contributions municipales aux travaux réalisés par le Ministère pour une somme de 7,6 millions de dollars. Les investissements sont financés par une contribution versée par le Ministère à même les crédits du programme 01.

Le tableau 2 produit ci-après, est représentatif du budget du Ministère.

Tableau 2
Affectation des budgets de 1998-1999 par programme et élément de programme

	1998-1999	1997-1998
	(000 $)	
01 - Infrastructures de transport	**841 941,5**	**638 506,7**
01 - Construction des infrastructures de transport	277 089,9	124 270,0
02 - Entretien des infrastructures de transport	381 851,6	389 236,7
03 - Aide financière au réseau local	183 000,0	125 000,0
02 - Systèmes de transport	**328 881,8**	**300 627,6**
01 - Transport terrestre	273 807,3	248 985,7
02 - Transport maritime	42 363,7	39 098,3
03 - Transport aérien	2 809,0	3 689,9
04 - Commission des transport du Québec	9 901,8	8 853,7
03 - Administration et services corporatifs	**71 246,4**	**71 948,6**
01 - Direction	4 761,8	4 339,1
02 - Services administratifs	52 330,9	53 788,5
03 - Planification et recherche développement	14 153,7	13 821,0
04 - Transport scolaire	[1]	**424 329,3**
01 - Aide au transport scolaire		424 329,3
Total (crédits budgétaires)	**1 242 069,7**[2]	**1 435 412,2**[3]
40 - Comptes à fin déterminée	**14 291,0**	**1 528,0**
02 - Programme stratégique d'amélioration routière	1 856,0	928,0
03 - C.C.N. Réseau municipal	4 735,0	600,0
04 - Route d'accès à Waskaganish	7 700,0	—
50 - Fonds transport	**16 245,6**	**22 000,0**
05 - Reconstruction d'infrastructures	16 245,6	22 000,0
Total (crédits extra-budgétaires)	**30 536,6**[2]	**23 528,0**[3]
50 - Fonds transport	**662 618,7**	**525 000,0**
01 - Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier	662 618,7	525 000,0
Total (investissements autorisés)	**662 618,7**[2]	**525 000,0**[3]

1. La responsabilité et les crédits du programme d'aide au transport scolaire ont été transférés au ministère de l'Éducation lors de la préparation des crédits détaillés 1998-1999.
2. Les données de 1998-1999 correspondent au budget apparaissant au livre des crédits 1998-1999 auquel ont été ajoutées les informations concernant les crédits supplémentaires, les crédits extra-budgétaires et le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier (FCARR).
3. Les données de 1997-1998 correspondent au budget apparaissant au livre des crédits 1997-1998 auquel ont été ajoutées les informations concernant les crédits extra-budgétaires et le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier (FCARR).

1A.5.2 Dépenses

Les tableaux 3 et 4 présentent une information détaillée par région administrative, respectivement pour les programmes réguliers du Ministère (tableau 3) et pour le FCARR (tableau 4). En ce qui concerne les programmes réguliers, les dépenses se sont chiffrées à 1 229 202 100 $, soit 99 % du budget autorisé. Des 12,9 millions de dollars inutilisés, une somme de 4,4 millions de dollars avait été établie, dès le début de l'exercice, comme contribution du Ministère aux équilibres financiers du gouvernement. Le solde de 8,5 millions de dollars s'explique principalement par les exigences de la Réforme de la comptabilité gouvernementale, laquelle oblige un ajustement des crédits des programmes réguliers pour toute variation du budget du FCARR.

Les dépenses réalisées dans le cadre du FCARR ont quant à elles atteint 662 609 400 $, soit près de 100 % du budget autorisé.

Tableau 3

Répartition des dépenses par programme et par région administrative en 1998-1999 (000$)

Région administrative	Infrastructures de transport	Systèmes de transport	Administration et services corporatifs	Total 1998-1999	Total 1997-1998
Gaspésie — Îles-de-la-Madeleine	21 330,7	4 324,8	17,0	25 672,5	26 687,4
Bas-St-Laurent	41 458,1	1 533,6	34,6	43 026,3	38 627,9
Saguenay — Lac-Saint-Jean	28 075,7	1 738,0	20,8	29 834,5	28 341,6
Québec	33 302,8	3 986,9	23,0	37 312,7	46 453,1
Chaudière — Appalaches	54 205,8	2 382,0	26,5	56 614,3	50 869,4
Mauricie	20 608,4	1 955,4	28,5	22 592,3	24 698,6
Centre du Québec	29 223,5	1 362,0	49,1	30 634,6	25 869,1
Estrie	37 225,9	2 531,8	26,0	39 783,7	37 216,2
Montérégie	62 536,2	17 636,2	169,7	80 342,1	84 333,7
Montréal	19 905,1	19 391,4	111,9	39 408,4	199 407,3
Laval	4 687,2	1 813,9	131,5	6 632,6	13 296,9
Lanaudière	19 208,2	4 353,8		23 562,0	21 609,7
Laurentides	36 630,9	7 521,4	69,9	44 222,2	37 675,7
Outaouais	36 939,0	1 735,5	28,2	38 702,7	34 856,5
Abitibi-Témiscamingue	32 189,9	934,3	69,7	33 193,9	32 067,7
Côte-Nord	24 434,5	6 730,6	25,0	31 190,1	29 114,7
Nord-du-Québec	17 542,4	88,6	14,6	17 645,6	17 673,3
Sous-total	**519 504,3**	**80 020,2**	**846,0**	**600 370,5**	**748 798,8**
Directions centrales	316 819,0[1]	244 370,4[2]	67,642,2	628 831,6	246 443,9
Total	**836 323,3**	**324 390,6**	**68 488,2**	**1 229 202,1**	**995 242[3]**

1. Inclut une somme de 266,9 M$ à titre d'amortissement pour les investissements et les coûts de financement à long terme du FCARR
2. Inclut les dépenses de la CTQ (9,6 M$)
3. Le transport scolaire a été exclus du total pour fin de comparaison avec l'année 1998-1999

Tableau 4

Répartition des dépenses du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier, par région administrative en 1998-1999 (000 $)

Région administrative	1998-1999	1997-1998
Gaspésie — Îles-de-la-Madeleine	22,302.7	21,205.0
Bas-St-Laurent	40,268.7	30,899.1
Saguenay — Lac-Saint-Jean	39,576.2	26,718.6
Québec	41,563.3	29,452.5
Chaudière — Appalaches	37,448.8	32,701.5
Mauricie	21,855.7	21,596.0
Centre du Québec	13,856.3	12,170.3
Estrie	26,998.7	28,840.0
Montérégie	82,527.9	65,235.7
Montréal	135,230.7[1]	50,290.2[2]
Laval	14,061.8	30,794.9
Lanaudière	17,809.4	18,627.8
Laurentides	37,559.3	37,434.0
Outaouais	22,868.1	20,633.0
Abitibi-Témiscamingue	30,153.4	24,722.9
Côte-Nord	22,251.9	13,668.9
Nord-du-Québec	3,515.6	5,780.8
Sous-total	609,848.5	470,771.2
Directions centrales	52,760.9	53,991.2
Total	662,609.4[3]	524,762.4

1. Inclut des dépenses de 57,0 M$ dans le cadre du Plan de décongestion de Montréal.
2. Inclut des dépenses de 39,5 M$ dans le cadre du Plan de décongestion de Montréal.
3. Inclut des participations municipales de 7,6 M$.

Planification
2A Planification stratégique

2A.1 Environnement interne et externe

Contexte économique

Le Québec est situé à proximité d'un marché de plus de 100 millions de consommateurs. Il a une économie ouverte, qui dépend largement de son commerce extérieur. En 1997, plus de 56 % du produit intérieur brut a été exporté à l'extérieur de nos frontières, dont près des deux tiers à l'extérieur du Canada. Environ 85 % des exportations internationales de marchandises sont destinées aux États-Unis.

Les coûts de transport constituent, en conséquence, un élément déterminant de notre compétitivité. Des systèmes et infrastructures de transport efficaces, performants, économiques, en toutes saisons, sont donc essentiels au dynamisme de la plupart des secteurs de notre économie.

Les déplacements sont en croissance, particulièrement sur le réseau routier, et la grande région de Montréal est la première région à en subir les impacts. Cette pression accrue sur le réseau routier métropolitain amène de la congestion et affecte ainsi la rentabilité des entreprises et la sécurité des déplacements.

Le réseau de nos infrastructures de transport est parvenu à maturité, particulièrement dans le domaine routier. Comme dans les autres provinces et États nord-américains, nos principales infrastructures de transport ont été construites au cours des années 1960 et 1970. Elles nécessitent des travaux d'entretien et de réfection plus fréquents et plus coûteux.

Contexte sociodémographique

Les grandes tendances sociodémographiques du Québec ont contribué, au cours des dernières décennies, à accroître et à modifier la demande globale de transport. La croissance de la population ainsi que la participation accrue des femmes au marché du travail ont augmenté les déplacements.

Le phénomène de l'étalement urbain a entraîné une augmentation importante de la demande en transport entre la ville centrale et la banlieue ainsi qu'à l'intérieur même de la banlieue. Cet accroissement de la demande a favorisé une utilisation accrue de l'automobile.

Conséquemment, la part des déplacements effectués en transport en commun n'a cessé de diminuer depuis les années 1970. Le morcellement du territoire urbanisé en plusieurs municipalités a nui à une plus grande intégration des services de transport en commun, ce qui a diminué l'efficacité des services offerts.

De plus, la population des régions périphériques du Québec s'est stabilisée et a même diminué pour certaines régions. La répartition de la population sur le territoire, l'utilisation croissante de l'automobile et l'augmentation des coûts d'exploitation des services ont grandement affecté l'accès à des services de transport interurbain par autocar ou par train, notamment pour les régions éloignées et à faible densité de population.

Il est également à prévoir que le vieillissement de la population et le virage ambulatoire entraînent au cours des prochaines années, une demande accrue pour des services diversifiés de transport collectif et de transport adapté. Cette croissance prévisible nécessiterait une augmentation importante des besoins financiers, alors que les ressources globales diminuent.

Contexte environnemental et aménagement du territoire

La qualité de l'environnement et de la vie préoccupe de plus en plus les Québécois. Dans la perspective du développement durable, les transports sont inévitablement interpellés en matière de préservation de l'environnement naturel et humain, compte tenu qu'ils sont une source importante de bruit et de pollution de l'air, de l'eau et du sol. Également, ils s'avèrent un grand consommateur d'énergie non renouvelable. Au Québec, les transports représentent plus de 60 % de la consommation globale de pétrole et près de 30 % de la consommation d'énergie.

À l'échelle de la planète, les transports contribuent de manière importante aux principales problématiques environnementales que sont les changements climatiques, les pluies acides et le smog urbain. Considérant que les transports sont notamment responsables de 40 % des gaz à effet de serre, la mise en œuvre de mesures pour l'atteinte des objectifs fixés à Kyoto aura des impacts importants sur l'organisation et le fonctionnement des transports, ici comme ailleurs, et demandera un effort concerté et cohérent de la part des différents ministères.

Le développement des infrastructures de transport, surtout routières, a aussi un impact sur l'aménagement du territoire du Québec, plus particulièrement dans les agglomérations urbaines. L'élaboration des plans de transport et leur suivi contribueront à favori-

ser davantage l'intégration entre le développement des transports et l'aménagement du territoire.

Contexte gouvernemental

Globalement, les changements de responsabilités entre les paliers de gouvernement fédéral, provincial, régionaux et locaux affecteront la gestion des réseaux de transport. Des niveaux de service seront remis en cause, en tenant compte des impacts sur le développement social et économique de la population de même que sur la compétitivité de nos entreprises.

Dans le contexte de la régionalisation et de la déconcentration en cours au gouvernement, il est prévisible que le ministère des Transports doive continuer de modifier ses modes d'intervention sur le territoire en fonction des redécoupages possibles des régions administratives, des municipalités régionales de comté (MRC) et des municipalités et en fonction du nouveau pacte fiscal.

Le ministère des Transports a connu une réduction de son effectif de plus de 1 000 personnes depuis septembre 1996, ce qui représente une baisse de 19 % de l'effectif total. Ces départs auront un impact sur la façon de faire du Ministère, en particulier sur le rôle accru de ses partenaires.

2A.2 Description des orientations et des objectifs 1998-2001

Face à ces tendances, le Ministère doit améliorer l'organisation des systèmes de transport, selon les paramètres suivants :

— poursuivre ses efforts pour faciliter les échanges, améliorer la position concurrentielle des entreprises et soutenir le développement économique du Québec, de la métropole et des régions;

— avoir des infrastructures sécuritaires dont la qualité sera au moins comparable à celle des provinces et des États voisins et dont la performance contribuera à la réduction des coûts de transport des entreprises;

— augmenter l'efficacité des services et la qualité de réponse aux besoins des clientèles, en collaboration avec nos partenaires.

Dans ce contexte, le Ministère s'est fixé trois orientations, sept axes d'intervention et dix-neuf objectifs.

Soutenir le développement économique.

Les objectifs poursuivis par cette première orientation visent à soutenir le développement économique du Québec, de sa métropole et de ses régions, tout en ayant le souci de l'environnement. Ils sont regroupés sous trois axes d'intervention principaux.

Améliorer la position concurrentielle des entreprises ainsi que l'accès aux ressources et aux marchés.

- Réduire, d'ici 2001, la réglementation à caractère économique dans le domaine des transports.
- Améliorer les caractéristiques fonctionnelles du réseau routier stratégique (confort, sécurité et capacité) ainsi que l'accès aux régions-ressources.
- Promouvoir et accroître le bon fonctionnement des réseaux stratégiques ferroviaire, maritime et aérien.
- Soutenir les entreprises et les organismes dans la promotion, sur les marchés extérieurs, du savoir-faire du Québec en matière de transport.

Optimiser l'utilisation des réseaux.

- Améliorer et promouvoir l'intégration des systèmes de transport.
- Réduire, d'ici 2003, la congestion sur le réseau routier stratégique de l'agglomération de Montréal.
- Réduire les émissions de contaminants dans l'environnement à l'occasion de la construction, de l'utilisation, de l'entretien et de l'exploitation des infrastructures de transport.

Faciliter l'accès aux produits touristiques.

- Améliorer ou mettre en place sur le réseau routier ministériel des services d'accueil et de signalisation destinés aux touristes.
- Accroître l'offre de produits de transport touristiques, notamment la Route verte.

Assurer la mobilité et la sécurité des usagers.

Les objectifs poursuivis par cette deuxième orientation sont regroupés sous deux axes d'intervention principaux.

Améliorer la qualité des infrastructures et des équipements.

- Améliorer la qualité du réseau routier.
- Soutenir la mise en place d'infrastructures et d'équipements de transport en commun efficaces et de qualité.

Améliorer la sécurité.

- Réduire de 25 %, entre 1995 et l'an 2000 et en collaboration avec nos partenaires, le nombre de morts et de blessés graves dans les accidents routiers.

- Réduire de 25 %, entre 1998 et 2003 et en collaboration avec nos partenaires, le nombre d'accidents routiers impliquant un véhicule lourd.
- Réduire de 10 %, entre 1998 et 2003 et en collaboration avec nos partenaires, le nombre de morts dans les accidents impliquant un véhicule hors route (motoneige et véhicule tout terrain).

Desservir efficacement la population et offrir des services de qualité.

Les objectifs poursuivis par cette troisième orientation sont regroupés sous deux axes d'intervention principaux.

Améliorer le rendement de la prestation des services.

- Augmenter le taux de satisfaction des usagers.
- Réduire annuellement le coût unitaire de certains services en maintenant leur qualité.
- Favoriser la mise en œuvre de nouvelles formes de gestion et de prestation de services, notamment le partenariat avec les secteurs privé et public.

Favoriser une contribution optimale du personnel.

- Développer l'expertise du personnel du Ministère dans les domaines stratégiques.
- Accroître l'employabilité du personnel du Ministère.

2B Planification des transports

Le Ministère a poursuivi l'élaboration de plans de transport amorcée au début des années 1990 afin de se donner les outils pour prévoir et prioriser, pour tous les modes de transport, les interventions pouvant répondre le plus adéquatement possible aux besoins de déplacements de personnes et de marchandises pour les territoires étudiés. Cette approche vise aussi l'intégration des préoccupations d'aménagement du territoire, de développement socio-économique, d'environnement et d'intermodalité.

2B.1 Plan de gestion des déplacements de la région métropolitaine de Montréal

Dans la région de Montréal, les réseaux et les systèmes de transports doivent assurer de façon efficace les mouvements de marchandises et les déplacements d'une population en croissance constante. Le défi incontournable de la concurrence internationale exige que des mesures immédiates soient appliquées pour assurer à la région métropolitaine de Montréal, et au Québec, une prospérité et une place enviable sur la scène internationale. Parallèlement, certaines problématiques environnementales, qui ont fait l'objet d'une reconnaissance internationale, ont donné lieu à des engagements gouvernementaux qu'il est impératif de respecter.

Une vision différente de la planification

Au cours des vingt dernières années, le ministère des Transports a contribué à l'essor économique du Québec en investissant des sommes importantes dans le développement des infrastructures, que ce soit celles du secteur routier ou du transport collectif. Le Ministère s'assurait que l'offre de transport répondait à la demande sans intervenir quant aux choix et décisions faits sur les lieux de résidence et d'emploi ni les remettre en question.

Mais la situation du Québec a changé, le cadre institutionnel a été modifié, les contextes social et économique évoluent très rapidement et les besoins en matière de transport ne sont plus les mêmes. Le *Plan de gestion des déplacements* est l'expression des changements que le Ministère veut apporter dans la nature des actions qu'il compte accomplir.

Des orientations liées à de grands enjeux

Le document de consultation *Choisir*, déposé en mars 1995, a mis en évidence quatre enjeux majeurs pour la planification des transports dans la région de Montréal, auxquels sont liés des défis multiples et complexes. Ces enjeux sont : la facilité de déplacement, la compétitivité de l'économie, la qualité de vie, l'efficacité et l'équité du financement.

Le choix des interventions à privilégier dans le *Plan* doit satisfaire aux exigences des orientations suivantes, qui découlent des enjeux établis et qui font l'objet d'un consensus entre le milieu montréalais et le gouvernement du Québec :

— donner la priorité à la conservation et à l'optimisation des réseaux et des systèmes de transport existants;

— mettre l'accent sur les interventions qui soutiennent la compétitivité de l'économie régionale et québécoise;

— privilégier les interventions qui favorisent la revitalisation et la consolidation du territoire au centre de l'agglomération et qui facilitent l'atteinte des objectifs environnementaux;

— adapter la recherche de solutions financières aux objectifs et aux priorités clairement établis.

Interventions considérées

Le *Plan de gestion des déplacements* propose une combinaison d'actions qui mettent en relation, entre autres, la conservation des équipements et des infrastructures actuels, des mesures de gestion de la demande ainsi que l'amélioration et le développement du transport en commun et du réseau routier. La stratégie retenue interpelle les acteurs et les institutions de la région métropolitaine de Montréal, qui auront à intervenir dans leurs domaines de responsabilité en complémentarité avec les orientations et les axes d'intervention retenus par le Ministère.

Programme de décongestion

Pour continuer de répondre à l'urgence des problèmes de transport de l'agglomération pendant l'élaboration du *Plan*, le Ministère a mis en œuvre plusieurs projets visant la décongestion du réseau routier montréalais.

La Direction générale de Montréal et de l'Ouest bénéficie d'un programme spécial d'investissement relié à la décongestion du réseau routier. En effet, lors de la présentation du budget 1997-1998, le ministre des Finances annonçait que 50 millions de dollars seraient investis à chacune des trois années suivantes pour améliorer la fluidité de la circulation dans la grande région de Montréal.

Ce programme comporte trois volets distincts : l'amélioration et le développement du réseau routier, l'amélioration et le développement de mesures préférentielles au transport en commun et l'aide à la voirie locale ayant une incidence sur la fluidité de la circulation.

• Amélioration et développement du réseau routier

Le Ministère a poursuivi l'implantation du système de gestion de la circulation sur le quadrilatère formé par les autoroutes Métropolitaine, Décarie, Ville-Marie et A-25. Cette mesure vise à diminuer la congestion des autoroutes pendant les heures de pointe et à la suite d'incidents ou d'accidents; elle permettra ainsi de les localiser plus facilement, d'intervenir rapidement et correctement en cas de difficultés et d'informer les usagers des conditions de la circulation, de façon qu'ils puissent changer d'itinéraire au besoin. Le coût total de ce projet s'élève à 21,41 millions de dollars, dont 7,44 millions de dollars ont été dépensés en 1997-1998.

Cette année, trois autres projets d'amélioration ont entraîné un déboursé global de près de 6 milllions de dollars :

— la construction de bretelles à l'échangeur A-640/A-13 et l'élargissement de la section d'entrecroisement et de la bretelle d'accès (2,75 M $);

— la construction d'échangeurs aux intersections des rues Woodland et Morgan avec l'autoroute 20 (2,08 M $);

— le réaménagement des bretelles de l'échangeur A-20/De Mortagne à Boucherville (1 M $).

Au chapitre du développement du réseau routier, un montant de plus de 27 millions de dollars a été consacré à la réalisation des projets suivants :

— le prolongement de l'autoroute 440 à Laval (11,60 M $);

— l'élargissement de la route 112-116 à Saint-Hubert (6,82 M $);

— l'élargissement de l'autoroute 25 à Laval (5,93 M$);

— l'étude pour la construction d'une infrastructure routière dans l'axe de l'autoroute 25 à Anjou (0,75 M $).

• Amélioration et développement de mesures préférentielles pour le transport en commun

Dans le cadre de la réalisation des projets inscrits au Plan triennal d'immobilisation en transport en commun 1997-1998-1999, le Ministère a versé, en 1997-1998, un montant d'environ 3 millions de dollars pour la construction de stationnements d'incitation. Les principaux projets ont été :

— l'acquisition des terrains pour l'aménagement d'un parc d'incitation régional à proximité du carrefour des autoroutes 10 et 30 (0,76 M $);

— la construction de stationnements additionnels aux stations A-640, Du Ruisseau et Bois-Francs de la ligne de train de banlieue Deux-Montagnes (1,7 M $);

— la construction de stationnements d'incitation à Châteauguay (0,35 M $) et à Laprairie (0,2 M $).

• Aide à la voirie locale ayant une incidence sur la fluidité de la circulation

Finalement, le Ministère a lancé une étude sur la gestion dynamique des feux de circulation sur le réseau routier municipal, en liaison avec le réseau autoroutier, et a constitué des tables de concertation avec les municipalités concernées, la Communauté urbaine de Montréal et l'Agence métropolitaine de transport.

2B.2 Plan de transport de l'agglomération de Québec

L'année 1998-1999 a été consacré à l'élaboration d'une proposition de plan de transport, qui devrait être soumise pour consultation dans la région de Québec en 1999. La proposition de plan fait un rappel du diagnostic, présente les orientations et les enjeux et propose des axes d'intervention ainsi que des moyens d'action permettant d'atteindre les objectifs visés par chaque axe. La proposition définit également le rôle des partenaires ministériels, régionaux et municipaux quant à leurs responsabilités dans l'atteinte des objectifs du plan de transport.

2B.3 Plan de transport de l'Outaouais

Depuis le lancement du plan, en 1996, le Ministère et ses partenaires ont conjugué leurs efforts pour effectuer sa mise en œuvre. Au cours de la dernière année, une série d'interventions ont ainsi été réalisées, conformément aux orientations mentionnées dans le plan de transport, tant sur le plan de la conservation que de l'amélioration et du développement du réseau routier.

En matière de transport collectif, le Ministère a participé, pour un montant de 243 000 $, à l'agrandissement du Parc-O-Bus Rivermead, situé à Aylmer. Enfin certains autres projets ont fait l'objet de travaux de préparation, soit le parachèvement des voies réservées sur le boulevard Fournier à Hull et l'instauration de mesures préférentielles pour autobus sur l'axe Gréber à Gatineau.

2B.4 Autres plans de transport régionaux

Le document constituant la proposition de plan de transport des Laurentides a été réalisé. Une stratégie de consultation a aussi été élaborée en vue de la tenue d'un forum avec les intervenants du milieu, au début de l'automne 1999. Le dépôt du plan est prévu pour la fin de l'année.

Les études techniques et analyses nécessaires pour la rédaction des diagnostics et esquisses d'orientations pour les plans de transport des régions de l'Abitibi-Témiscamingue, de l'Estrie et de Lanaudière ont été menées à terme au cours de l'année 1998-1999. De plus, la production des versions préliminaires des diagnostics pour ces plans de transport a été amorcée.

La phase préparatoire des plans de transport du Nord-du-Québec et de la Montérégie a été complétée et la réalisation proprement dite doit être amorcée sous peu.

2B.5 Aménagement du territoire et développement régional

Dans le cadre de l'application de la *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme*, le Ministère a émis les avis sur les projets de schémas d'aménagement révisés (PSAR) de même que sur les schémas d'aménagement révisés (SAR) produits par les MRC. Il a aussi participé au suivi et à la mise en œuvre de plans stratégiques et d'ententes-cadres de développement avec les conseils régionaux de concertation et de développement des régions administratives du Québec.

La *Loi sur l'aménagement et l'urbanisme* (LAU) permet au Ministère de sensibiliser le milieu aux transports et à leur planification principalement dans le cadre du processus en cours de révision des schémas d'aménagement, compte tenu des nouvelles dispositions incluses à la LAU, en 1993, concernant les contenus obligatoire et facultatif de planification des transports.

De plus, certains outils et certaines actions du Ministère prennent directement appui sur l'application de la LAU, telles la Politique sur le vélo, la Politique sur le bruit routier et des dispositions réglementaires relatives aux véhicules hors route et, sous certaines conditions, à la gestion des accès au réseau routier.

Dans le cadre de l'application de la LAU, le Ministère a produit les avis requis pour les MRC ayant amorcé l'exercice de révision de leur schéma d'aménagement. Il a également produit plusieurs avis relatifs aux modifications de schémas d'aménagement et aux règlements de contrôle intérimaire.

Cet exercice d'application de la LAU a permis au Ministère de faire valoir auprès des MRC et de faire intégrer aux schémas d'aménagement, à des degrés divers, ses préoccupations, ses orientations et ses éléments de politiques et de réglementations concernant notamment :

— la gestion des corridors routiers du réseau supérieur (contrôle des accès, traversée d'agglomération, etc.);

— le bruit routier;

— les aménagements cyclables et pour véhicules hors route;

— la classification fonctionnelle et la sécurité du réseau routier et de camionnage;

— la signalisation;

— les emprises ferroviaires désaffectées;

— le transport collectif;

— les interventions prévues, principalement sur le réseau routier.

Cet exercice a également permis au Ministère d'apprécier les attentes des MRC en matière de transport et d'alimenter la production de diagnostics dans le cadre de l'élaboration de plans de transport régionaux.

Au chapitre du développement régional, dans le cadre de l'application de la *Politique de développement régional*, le Ministère a réalisé ou contribué à la réalisation de divers projets, en Montérégie, sur la Côte-Nord, dans les Laurentides et dans Charlevoix.

2B.6 Données de transport

Dans le domaine du transport terrestre des personnes, le Ministère réalise, en concertation avec des partenaires, diverses enquêtes sur la demande en transport des personnes dans les principales agglomérations du Québec, dans le but notamment d'élaborer des plans de transport et d'évaluer l'opportunité et l'impact de divers projets de transport. Au cours de 1998-1999, le Ministère a publié les résultats de l'enquête origine-destination (O-D) de l'agglomération outaouaise; publié les résultats de l'enquête O-D de l'agglomération de Québec et réalisé l'enquête O-D de la région métropolitaine de Montréal.

2C Recherche et innovation en transport

Le ministère des Transports du Québec oriente la recherche vers les besoins prioritaires liés à sa mission. Les orientations stratégiques de recherche et développement 1998-2001 se définissent comme suit :

— appuyer le développement économique de toutes les régions du Québec et la compétitivité des entreprises par l'expérimentation et l'implantation de nouvelles technologies, tout en favorisant les échanges d'information et le partenariat;

— améliorer la mobilité et la sécurité des usagers en développant des outils innovateurs assurant l'intégrité de nos infrastructures et l'intégration de nos systèmes de transport, tout en respectant l'environnement et l'aménagement du territoire;

— encourager le recours à l'innovation technologique et à des moyens efficaces et sécuritaires de gestion des réseaux et des systèmes de transport afin de répondre de façon efficiente aux besoins sociaux et économiques de la population.

Un groupe de travail du Ministère œuvre à l'élaboration d'une politique de l'innovation. Quatre volets sont retenus :

— la veille technologique;

— le transport technologique;

— la recherche et le développement;

— l'expertise.

Par ailleurs, le Ministère a collaboré, pour une deuxième année consécutive, à la tenue du Forum sur la gestion de l'innovation, organisé par l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR), sous le thème « Le partenariat et l'assouplissement des règles administratives ». La démarche du forum s'inscrit dans la foulée des réflexions des instances gouvernementales.

Recherche, environnement et sécurité
3A Recherche

3A.1 Recherche et développement en transport

Au cours du dernier exercice, l'un des objectifs du Ministère a consisté en l'intensification de ses efforts d'encadrement de la recherche. Concrètement, cet objectif s'est traduit par un soutien accru à la définition, la réalisation et la gestion des projets de recherche et développement du Ministère avec, entre autres, le développement d'une application informatique assurant un suivi plus serré des dépenses imputées à la recherche, le respect des échéanciers fixés aux devis de recherche ainsi que la valorisation et la diffusion des résultats de la recherche.

En 1998-1999, le Ministère a consacré plus de 3 millions de dollars de dollars à la recherche et développement pour la réalisation de 111 activités de recherche. De ce nombre, 43 étaient de nouvelles activités et 20 ont pris fin lors de l'exercice en cours. La présence d'une base scientifique et d'une main-d'œuvre qualifiée ont constitué des facteurs essentiels à la réussite de ces projets.

Un autre objectif du Ministère était d'augmenter l'information offerte à ses partenaires. Le *Répertoire des projets de recherche-développement* a été publié pour répondre à ce besoin. Plus de 220 projets réalisés par ou pour le compte du Ministère y sont décrits en tenant compte de la problématique, des objectifs, de la méthodologie et des principales recommandations. Un document de consultation publique a également été produit. Il s'intitule *L'innovation en transport : plus de 500 000 références bibliographiques et descriptions de projets* et décrit les banques de projets de recherche dans le monde.

3A.2 Programmes de recherche et bourses d'études

Le programme de bourses du Ministère a pour objectifs de :

— favoriser la formation de nouveaux chercheurs;

— stimuler le développement des compétences;

— former un nombre suffisant de chercheurs dans le domaine des transports au Québec, pour permettre la création de réseaux de communication.

Le Ministère participe à l'évaluation des propositions pour le Programme de bourses d'études et de recherche géré par le fonds FCAR. Ce dernier a permis à neuf étudiants, dont quatre admis à la maîtrise et cinq au doctorat, de bénéficier d'une bourse d'études de deuxième ou troisième cycle ou encore de poursuivre leurs études dans un domaine connexe au transport. Il assure donc une relève de premier niveau dans des secteurs prioritaires en transport comme le génie de la construction routière, la sécurité et l'économie des transports.

Le Ministère a également comme objectif de contribuer, par ses actions et ses programmes, à augmenter l'effort de recherche dans les universités et les organismes qui œuvrent dans le domaine des transports. Il a ainsi maintenu son appui à l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR), à l'Association des transports du Canada (ATC), au Centre d'expertise et de recherche en infrastructures urbaines (CERIU) et à divers autres organismes.

Par ailleurs, le Ministère s'associe à d'autres organismes pour financer la « Chaire industrielle sur le béton projeté et les réparations de béton » de l'Université Laval, ainsi que la chaire « Environnement : paysage et interventions » de l'Université de Montréal.

3A.3 Expertise en matériaux, sols et chaussées

Au cours de l'exercice 1998-1999, le Ministère a consolidé son expertise sur les matériaux, les sols et les chaussées. Les principales activités menées sont : des travaux de recherche et développement et des expertises diverses portant sur la contre-performance des matériaux des chaussées et divers travaux de géotechnique. D'autres activités ont aussi eu lieu sur le transfert technologique, la veille technologique et la gestion de la qualité, de l'homologation et de la préapprobation de produits. Pour l'année 1998-1999, les crédits alloués à la recherche et au développement par le Laboratoire des chaussées sont évalués à près d'un million de dollars.

En matière de recherche et développement, plusieurs projets de recherche se sont poursuivis ou ont été entrepris sur le drainage des chaussées, le recyclage des chaussées et des matériaux, l'effet du gel ainsi que la modélisation du comportement des chaussées. Dans ce domaine, des projets de coopération sont en cours de réalisation avec le Laboratoire français des ponts et chaussées et l'Université Laval

(Chaire de gel-dégel, projet SERUL). On dénombre plus de 90 sites expérimentaux où des suivis ont été effectués afin d'analyser le comportement de la chaussée. Le développement d'un système de gestion des chaussées (SGC) est quasiment complété. Ce système permettra de dresser un bilan de l'état du réseau et d'établir des scénarios d'investissement sur un horizon pluriannuel.

Dans le domaine du béton de ciment, les travaux de recherche ont porté sur le béton projeté, les bétons à haute performance et les membranes d'étanchéité. Au niveau des enrobés, les efforts de recherche ont été axés sur la résistance à la fatigue, la durabilité et la détermination d'éléments permettant d'optimiser les épaisseurs des couches du revêtement.

Les expertises portent principalement sur des analyses de contre-performance des chaussées, des structures et des matériaux. En 1998-1999, un total de 22 800 kilomètres du réseau de chaussées pavées a été relevé à l'aide d'un équipement multifonctionnels (mesure de l'uni, des ornières, de la fissuration).

Le Ministère a procédé à 270 dossiers d'expertise en stabilité de pente, de sol et de roc, d'études de remblais, de remblais-digues, de puits et de coupes de roc.

La veille d'information est très présente au Ministère. Les professionnels sont membres de différentes associations (AQTR, ATC, AIPCR, etc.) et exercent une veille active en participant aux diverses réunions, congrès et colloques de ces associations portant sur les chaussées et les matériaux. Les professionnels exercent aussi une veille active via le réseau Internet en établissant des contacts avec divers organismes à travers le monde (Laboratoire des ponts et chaussées (LCPC), Federal Highways Administration (FHWA), Strategic Highways Research Program (SHRP), etc.).

Les activités de veille mènent régulièrement vers le transfert de technologie (T^2). Ainsi, le Ministère a profité des retombées technologiques du programme SHRP en adoptant une vingtaine de produits et de techniques susceptibles d'améliorer la performance de ses infrastructures. Par exemple, il a finalisé l'implantation en usage courant de la méthode Superpave de caractérisation des bitumes. Le Ministère a aussi procédé à l'acquisition d'équipements permettant de vérifier la rétroflexion en chantier des produits de marquage, ce qui permettra de mieux gérer ce type de signalisation et contribuera à augmenter la sécurité du réseau.

Le Ministère publie chaque mois un bulletin technique portant sur un aspect précis des matériaux, des sols ou des chaussées. Initialement destiné à l'emploi des directions territoriales, ce bulletin est régulièrement demandé par l'ensemble de la communauté scientifique. Les chercheurs y ont publié des articles préparés pour différents congrès, colloques et revues scientifiques tels que : l'Association québécoise des transports et des routes, l'Association canadienne de transport, le Transport Research Board, le Canadian Technical Asphalt Association, la Société canadienne de génie mécanique et la 5e Conférence internationale sur la capacité portante des routes et aérodromes.

En 1998-1999, le Ministère a continué à céder certaines activités de contrôle qualitatif au profit des systèmes qualité de type ISO 9002 appliqués par les entreprises. Toutefois, un minimum d'essais de contrôle reste encore nécessaire pour assurer la qualité des matériaux et pour valider les systèmes qualité. Le Ministère a ainsi traité plus de 2 800 échantillons et les laboratoires de Québec et Montréal (intégrés à la Direction du laboratoire des chaussées en avril 1997) ont traité ensemble plus de 30 000 échantillons de matériaux divers.

Afin de s'assurer de leur qualité, certains produits sont encore homologués ou préapprouvés par le Ministère. La liste des produits approuvés en béton de ciment est rééditée à cette fin, mais son élaboration a été confiée à la sous-traitance. En peinture, les peintures de protection des ponts et les produits de marquage routier ont fait l'objet de demandes d'homologation. En métallurgie, les vérifications en usine ont permis d'accepter les poutres et les pièces métalliques de plusieurs ouvrages d'art et de signalisation.

3A.4 Expertise en structure

Le Ministère a préparé plusieurs plans et devis de projets de réparation, de construction, d'élargissement et de renforcement tels que l'autoroute Ville-Marie, le pont Charles-de Gaulle, le pont sur la rivière Etchemin, le pont sur la route 243 au-dessus de la rivière Saint-François, le pont sur la route 138 au-dessus de la rivière aux Canards et une multitude d'autres projets. Il a de plus conçu des plans et devis de ponts sans joint à Saint-Roch-de-l'Achigan et à Lac-Mégantic. Il a continué à évaluer la capacité portante des ponts faibles et a réalisé une centaine d'études de dossiers hydrauliques. Le Ministère a aussi étudié la faisabilité d'un pont pour traverser le Saguenay entre Baie-Sainte-Catherine et Tadoussac.

Un programme pour le maintien de l'expertise nécessaire à un gestionnaire d'ouvrages d'art a été mis sur pied et a amené la formation de plusieurs personnes. De manière à être à l'affût de toutes les nouveautés techniques dans le domaine des ouvrages d'art, un groupe de spécialistes fait périodiquement de la veille technologique.

Le Ministère a participé à la formation de nombreux ingénieurs-conseils afin qu'ils acquièrent les connaissances nécessaires pour prendre la relève de l'entretien et de la réparation des ponts municipaux et pallier le manque de personnel pour accomplir certaines tâches de génie sur le réseau supérieur.

Le Ministère est toujours à la recherche de nouvelles technologies et de nouveaux procédés pour augmenter la durée de vie des ponts (membrane imperméable, thermographie, matériaux composites, protection cathodique, peinture). Afin d'assurer le transfert technologique dans le domaine des structures, il a participé, en avril dernier, au cinquième Colloque sur la progression de la recherche québécoise dans les ouvrages d'art. Au total, 170 participants provenant des milieux du génie-conseil, des universités et des secteurs privés et publics étaient représentés.

Le Ministère est également à l'affût des nouveautés du marché qui permettent une augmentation de la durée de vie des structures. À cet effet, les poutres du pont de Sainte-Émélie-de-l'Énergie ont été renforcées à l'aide de matériaux composites. Le pont se comporte remarquablement. De plus, le Ministère a participé à un projet de recherche avec la municipalité de Sherbrooke pour la réalisation d'une dalle contenant des barres d'armature en matériaux composites.

3A.5 Expertise en exploitation des infrastructures

Recherche – Patin à roues alignées

Le Ministère, en collaboration avec le ministère des Affaires municipales et Tourisme Québec, a déposé, en 1998, les résultats d'une recherche sur le phénomène du patin à roues alignées au Québec. Cette recherche comporte, notamment, une enquête qui permet de cerner les problématiques soulevées par l'utilisation des patins à roues alignées, le profil des patineurs ainsi que les lieux et motifs de déplacement. Le rapport sera sans doute utile à la réflexion du gouvernement sur les mesures à prendre pour encadrer cette utilisation et adapter le cadre législatif québécois à cette nouvelle réalité.

Systèmes météoroutiers

L'attention du Ministère des Transports a été attirée, il y a quelques années, par l'importance et la rapidité de l'expansion des systèmes météoroutiers à travers le monde. Ces outils d'aide à la décision, utilisés pour les opérations hivernales, sont d'abord constitués de stations de mesures sur le terrain dotées de capteurs atmosphériques et de capteurs renseignant sur les conditions de la chaussée. Les stations, reliées à des postes informatiques, permettent de traiter et de visualiser les données en provenance du terrain. Les systèmes météoroutiers facilitent ainsi la surveillance du réseau routier en temps réel, la détection des conditions critiques et la prévision des conditions à venir.

Au cours des trois dernières années, la réalisation d'un projet d'implantation d'un système météoroutier dans la région de Québec a permis au Ministère d'acquérir une expertise qui l'amènera, dans un avenir rapproché, à mieux cibler les axes principaux d'un développement en la matière.

En plus de constituer un outil appréciable d'aide à la décision, le développement au fil des années d'un réseau de stations météoroutières sur le territoire québécois pourra favoriser une évolution au chapitre des méthodes d'intervention en viabilité hivernale.

Les sytèmes météoroutiers sont déjà, en eux-mêmes, des outils technologiques qui contribuent à améliorer les performances des opérations hivernales. Il est certainement encore possible d'accroître leur potentiel en les jumelant à d'autres systèmes déjà en usage ou en cours de développement au Ministère, tels que le système de localisation automatique des véhicules, le système de l'état des routes et les systèmes intelligents de transport.

Le développement des sytèmes météoroutiers est susceptible de modifier, en enrichissant la compréhension du réseau routier, l'action du Ministère, la sécurité du public voyageur et, par conséquent, la participation nécessaire de ce dernier dans les facteurs précités.

Système de localisation automatique des véhicules

Le Ministère étant constamment à la recherche de moyens efficaces d'augmenter le rendement opérationnel et la qualité des services offerts à sa clientèle, expérimente actuellement une technologie qui a atteint, au cours des années, un niveau de maturité et de stabilité autrefois inaccessible . Cette technologie est appelée « Localisation automatique de véhicule (LAV).

Il s'agit d'une application spécialisée permettant le suivi, en temps réel, des déplacements d'une ou de plusieurs flottes de véhicules. Elle nécessite, entre autres choses, l'utilisation d'un réseau de transmission de données. L'une des particularités du système LAV est son concept ouvert qui offre à l'utilisateur l'opportunité de développer des applications spécifiques lui fournissant la capacité de traiter, selon ses propres critères, les informations reçues.

Pour l'instant, le système LAV sert uniquement à l'occasion des opérations de déneigement et de déglaçage des routes. Le Ministère prévoit toutefois des retombées intéressantes pour d'autres secteurs de l'exploitation du réseau routier tels le « monitoring » et le relevé des défectuosités routières.

3A.6 Transfert technologique

Le Centre québécois de transfert de technologie routière (CQTTR) a pour objectif général de faire connaître les nouvelles technologies, les résultats de la recherche et de l'expérimentation ainsi que le savoir-faire dans le domaine routier, de façon à ce que le transfert de connaissances soit un outil d'innovation, de développement et d'efficacité pour les divers acteurs de ce secteur d'activité. Pour ce faire, le CQTTR met en oeuvre divers moyens destinés à favoriser l'échange de connaissances et le transfert de technologies routières au sein du Ministère de même qu'auprès des différents partenaires des secteurs parapublic et privé. Le CQTTR contribue ainsi au développement et à la promotion des innovations technologiques québécoises.

Au cours de l'année 1998-1999, il a assuré la publication des bulletins scientifiques et techniques. Afin de faire connaître les résultats des recherches et expérimentations financées par le Ministère, il a poursuivi le développement de la *Collection études et recherches*, qui compte maintenant au-delà de 86 titres.

Le CQTTR a travaillé à l'organisation d'une session thématique portant sur les technologies en transport, dans le cadre du Printemps du Québec en France. Elle a permis à des entreprises québécoises de faire état de leur savoir-faire et de présenter leurs produits et services. La tenue de cet événement avait également pour objectif d'établir des contacts et de créer des réseaux avec des partenaires français, en vue de développer de nouveaux marchés. Le CQTTR a aussi participé à certaines expositions en animant des kiosques d'information dont, entre autres, l'Exposition INFRA'98 du CERIU et le Sommet mondial de la nordicité. Enfin, au cours de 1998-1999, le CQTTR a profité des développements informatiques pour assurer sa présence sur les réseaux Internet et intranet.

La nature des produits et services offerts par le Ministère dans le domaine routier le place dans une position avantageuse en ce qui a trait au transfert de technologies. Compte tenu qu'il est le principal responsable de la construction et de l'entretien des infrastructures routières, il s'avère un important utilisateur de technologie. Il fournit également une vaste gamme de services à divers organismes actifs dans le domaine routier, y compris à l'entreprise privée. Le Ministère est généralement reconnu comme un chef de file aux yeux de ses partenaires, les municipalités et les entreprises privées, entre autres. Il a donc la responsabilité de faire connaître son savoir-faire.

Le CQTTR mène diverses activités d'obtention, d'analyse et de diffusion d'information à ses différents partenaires. La publication des bulletins d'information constitue à cet égard une importante activité. Le CQTTR occupe aussi une position stratégique au sein du Réseau mondial d'échanges (RME), auquel participent 70 autres organismes du domaine des transports, représentant au-delà de 45 pays. Au cours de 1998-1999, le CQTTR a reçu 75 demandes d'information portant sur différents sujets liés au domaine routier et a acheminé dans le réseau six demandes d'information provenant des spécialistes du Ministère.

Pour accomplir cette tâche, le CQTTR a créé une banque, qu'il maintient à jour, de spécialistes sur lesquels il s'appuie. Afin de faciliter l'établissement de contacts avec ses divers partenaires, le CQTTR élabore présentement un répertoire des intervenants en transport au Québec. Ce répertoire contiendra également des références sur les principaux organismes étrangers liés au domaine des transports. Enfin, le CQTTR offre à ses partenaires un service d'information et de références susceptible de solutionner les problèmes rencontrés.

3A.7 Information documentaire et scientifique

En 1998-1999, le Ministère a continué d'offrir des services de soutien documentaire aux clientèles internes et externes engagées dans le secteur des transports. Ainsi il a répondu, au cours de la dernière année, à 12 352 demandes d'information et prêté 23 120 documents.

Les nouvelles technologies de l'information deviennent de plus en plus importantes pour répondre aux besoins des usagers. Les recherches sur les cédéroms, les banques informatisées spécialisées et sur Internet représentent maintenant près de 15 % des demandes d'information. Depuis décembre 1998, les clients peuvent avoir accès par intranet ou Internet au fonds documentaire en transport du Ministère par l'entremise du Catalogue unifié des bibliothèques gouvernementales du Québec (CUBIQ).

En ce qui a trait à la veille d'information, elle permet au Ministère de mieux cibler les efforts qu'il déploie relativement à ses objectifs stratégiques, de façon à renforcer son *leadership* et son rôle de chef de file dans le domaine des technologies du transport. Actuellement, la priorité de veille est mise sur les thèmes de la planification en transport, du transport multimodal ainsi que sur les structures et les infrastructures en transport.

3A.8 Géomatique et cartographie

En 1998-1999, le Ministère a poursuivi la densification de l'information de la base géographique numérique à l'échelle 1 250 000 en établissant le réseau de camionnage, le réseau ferroviaire, les lignes de transport d'énergie ainsi que les ports et aéroports, tout en poursuivant la structuration du réseau local inventorié pour les secteurs de l'Abitibi-Témiscamingue–Nord-du-Québec, Laurentides-Lanaudière, Mauricie–Bois-Francs et Chaudière-Appalaches.

Des efforts ont été consacrés à la réalisation de cartes de prestige telles que la *Carte du réseau ferroviaire* et la carte *Diagramme d'écoulement de la circulation* pour l'année 1995-1996.

Le secteur concernant les activités de promotion et de communications a permis de réaliser une couverture complète des ponts couverts disponible sur Internet et de compléter le site de la géomatique et de la cartographie sur le réseau intranet ministériel.

Il convient d'ajouter aux réalisations du Ministère les productions cartographiques relatives aux travaux routiers, à l'Info-route, aux documents promotionnels, à la production d'un répertoire de ponts et viaducs à limitation de charge, à un atlas des échangeurs autoroutiers ainsi qu'à des recueils établissant les rôles et les responsabilités du Ministère et de la Sûreté du Québec en situation d'urgence.

Dans le cadre des solutions d'affaires en informatique, sept projets du domaine de la géomatique ont été mis de l'avant :

— la base géographique routière;

— l'évolution des règles de sectionnement;

— l'intégration technologique de la géomatique;

— la gestion de l'information corporative;

— l'inventaire des infrastructures;

— le système de gestion de chaussées;

— la mise à niveau des systèmes (30).

Par ailleurs, le Ministère a poursuivi sa collaboration active aux réalisations du Plan géomatique du gouvernement du Québec (PGGQ), en contribuant aux projets suivants :

— mise sur pied d'un réseau de centres d'excellence en géomatique (GÉOIDE) ;

— intégration des données socio-économiques de l'Institut de la statistique du Québec ;

— réalisation d'une géobase provinciale d'adresses.

3B Environnement

3B.1 Politique sur le bruit routier

Cette politique vise essentiellement à atténuer le bruit généré par les infrastructures routières. Elle s'inscrit dans une perspective de protection de l'environnement et d'amélioration de la qualité de vie en bordure du réseau routier.

3B.2 Système de gestion environnementale

Un groupe de travail ministériel a été mis sur pied pour élaborer et implanter un système de gestion environnementale. Ce système permettra de s'assurer que l'environnement est pris en compte dans l'ensemble des activités du Ministère.

3B.3 Régime d'évaluation environnementale et entente administrative avec le ministère de l'Environnement et de la Faune

Le Ministère a produit un rapport qui fait le point sur le régime d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, auxquels sont assujettis certains de ses projets. Il y propose des avenues de solutions susceptibles d'en améliorer l'efficacité.

Il a évalué l'entente administrative conclue avec le ministère de l'Environnement et de la Faune, permettant d'alléger les procédures d'autorisation de certains projets routiers assujettis à des lois et règlements administrés par ce ministère.

3B.4 Études de caractérisation environnementale des terrains

Le Ministère a défini des orientations et des lignes directrices pour la gestion de différents types de résidus, en se conformant à la réglementation en vigueur. En 1998-1999, des travaux ont été réalisés pour les résidus de balayage, les bétons concassés, les résidus de décapage des structures métalliques des ponts et les résidus miniers localisés dans les fossés. La révision du guide de gestion portant sur l'ensemble des résidus générés par le Ministère a été amorcée.

Conformément aux lignes directrices relatives aux terrains contaminés, le Ministère a produit, soutenu et encadré la caractérisation environnementale, la restauration et le suivi de treize sites contaminés lui appartenant. Il a également coordonné et réalisé douze études de caractérisation environnementale d'emprises ferroviaires abandonnées.

Dans le cadre de son programme de remplacement des réservoirs souterrains de produits pétroliers, le Ministère a participé à la caractérisation, à la restauration et au suivi de treize sites.

3B.5 Efficacité énergétique

Le Ministère effectue des travaux de recherche fondamentale et appliquée en énergétique. Ces travaux servent à fournir une base scientifique solide aux analyses en transport, pour l'étude sur les gaz à effet de serre, par exemple, et pour l'évaluation de la consommation d'énergie dans la fabrication de matériaux de chaussées.

3B.6 Chaire en paysage et environnement de l'Université de Montréal

Le Ministère demeure l'un des principaux partenaires de l'Université de Montréal dans les activités de la Chaire en paysage et environnement. De plus, dans l'optique d'une amélioration de l'environnement usuel et d'un renforcement de l'identité des espaces urbains et ruraux, divers projets de recherche se sont poursuivis dont les suivants :

— Qualité paysagère des entrées routières importantes du Québec;

— Concept d'aménagement d'entrées d'agglomérations.

Deux projets ont été complétés :

— Étude de caractérisation et de requalification des paysages d'entrée de la capitale du Québec (Corridor Duplessis);

— Guide méthodologique de caractérisation, d'évaluation et de gestion des paysages d'intérêt patrimonial de la région des Laurentides.

3B.7 Recherche et développement en environnement

En plus des projets de recherche cités précédemment, le Ministère poursuit les recherches suivantes :

— stabilisation, protection et restauration de berges à l'aide d'armatures végétales;

— gestion intégrée et durable des dépendances vertes (contrôle et suppression de l'herbe à poux);

— cartographie et typologie des dépendances vertes et du corridor de l'autoroute Félix-Leclerc;

— traitement des eaux de ruissellement des autoroutes par marais épurateur;

— ensemencement de plantes florifères sur les abords de route;

— établissement de couvre-sols florifères sur les abords de route;

— gestion du patrimoine vert des corridors autoroutiers : projet expérimental en cours.

3B.8 Formation continue en environnement

Cette année, le Ministère a dispensé de la formation continue en environnement à ses employés. Les thèmes suivants ont été abordés : règlement sur les matières dangereuses, transport des matières dangereuses, politique de protection des rives du littoral et des plaines inondables, plaines inondables, ligne des hautes eaux, stabilisation des rives et problématique du bruit dans les plans de transport.

3C Sécurité

3C.1 Sécurité aux passages à niveau

Les travaux du Comité provincial sur l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau se sont poursuivis. Ce comité, composé de représentants de Transports Canada, de la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ), de la Sûreté du Québec, du Canadien Pacifique, du Canadien National, de compagnies de chemins de fer à charte provinciale et de représentants du Ministère, s'est penché notamment sur l'établissement de mesures correctives.

3C.2 Transport hors normes

Un permis spécial est requis pour autoriser la circulation d'un véhicule hors normes sur les chemins publics. En 1998, 24 517 permis spéciaux de circulation ont été émis. De ce nombre, 1 946 demandes ont fait l'objet d'une expertise de la part du Ministère afin d'évaluer la faisabilité de différents mouvements de transport hors normes.

3C.3 Table de concertation

La table de concertation réunissant les principaux partenaires du gouvernement et de l'industrie en matière de sécurité des véhicules lourds a été mise sur pied.

Quatre groupes de travail ont approfondi la problématique sous quatre aspects : la législation et la conformité des activités des propriétaires et exploitants de véhicules lourds à la réglementation, les compétences que doivent posséder les personnes concernées, les perspectives de réduction du bilan d'accidents routiers ainsi que la mise à jour des données sur les causes de ces derniers.

3C.4 Système intégré d'analyse de sites (SIAS)

Le module de préanalyse du Système intégré d'analyse de sites (SIAS) est utilisé depuis 1996. Ce module offre une assistance pratique à la réalisation des étapes préparatoires à une étude de sécurité sur un site « accidentogène » (recueil de données, préparation de schémas-synthèses, établissement de problématiques d'accidents).

3C.5 Sécurité ferroviaire

Le Ministère poursuit toujours l'exercice de sa compétence en matière de sécurité ferroviaire. Au cours de l'année, il a réalisé 46 inspections de sécurité dont 8 sur des sites industriels.

3C.6 Politique de sécurité — volet routier

Sécurité dans les transports

La Politique de sécurité dans les transports - volet routier est en cours depuis trois ans. Elle vise la réduction du bilan d'accidents routiers de 25 % en l'an 2000, ce qui diminuerait le nombre d'accidents de 1 000 à 750 et de blessés graves de 6 700 à 5 000. Le bilan routier de 1998 indique que les efforts consentis ont permis de réduire le nombre de décès à 717 et de blessés graves à 5 924.

Plan d'action de la Politique de sécurité dans les transports — volet routier

La mise en oeuvre du plan d'action s'est poursuivie par la réalisation des actions planifiées à court et moyen termes, notamment par la correction de points noirs, la pose ou le remplacement de glissières de sécurité, l'installation de dispositifs de retenue, l'ajout de base cédant sous impact aux lampadaires à risque pour la sécurité, l'éloignement de la supersignalisation de la chaussée ou l'ajout de dispositifs cédant sous impact, le pavage des accotements aux fins de sécurité pour les usagers de la route et le maintien d'inventaires sur l'état du réseau. Au cours de l'année, plus de 75 M$ ont été investis dans ces projets spécifiques visant à améliorer la sécurité.

De plus, 175 millions de dollars ont servi à réaliser des aménagements sur le réseau routier qui ont une incidence partielle sur la sécurité : courbes, pentes, voies lentes, signalisation et éclairage, feux de circulation, surface de béton bitumineux, réaménagements de carrefours, passage à niveau, etc.

Par ailleurs, plusieurs actions prévues à moyen et long termes ont été réalisées dont une procédure de détermination des limites de vitesse pour les sentiers de motoneiges et de véhicules tout terrain ainsi qu'une politique sur le transport des marchandises.

Politique de gestion du suivi des accidents mortels

La Politique de gestion du suivi des accidents mortels, en vigueur depuis février 1997, a fait l'objet de certains ajustements destinés à améliorer le soutien offert aux territoires. En effet, au cours de la dernière année, les formulaires de collecte d'information ont été révisés pour une meilleure cohérence avec les développements en cours, qui visent à améliorer le traitement et l'accès à l'information pour l'ensemble

des intervenants territoriaux. Ce nouveau système permet, entre autres, de connaître les particularités et les actions prises ou à prendre à la suite d'un accident mortel, de relativiser les sites d'accidents par rapport à l'ensemble, de mieux gérer le suivi des actions qui en découlent ainsi que la gestion des recommandations des coroners.

Limites de vitesse

À la suite de la diffusion, en 1998, du Guide de détermination des limites de vitesse sur les chemins du réseau routier municipal comportant au plus deux voies de circulation, des séances de formation ont été dispensées, en juin 1998, aux gestionnaires territoriaux du Ministère qui agiront comme conseillers auprès du personnel des municipalités.

Le Ministère procède actuellement à l'informatisation de l'inventaire et du registre des vitesses. Cette démarche vise à doter le Ministère d'outils plus performants, qui lui permettraient de répondre plus rapidement aux demandes des citoyens.

De plus, le Ministère poursuit actuellement l'élaboration d'une procédure de détermination de limites de vitesse spécifiques aux routes à quatre voies, tant sur le réseau routier supérieur que dans les municipalités. Cette procédure devrait être complétée à l'automne 1999.

Par ailleurs, le Ministère, en collaboration avec les représentants de la Fédération des clubs de motoneigistes du Québec inc. (FCMQ) ainsi que de la Fédération québécoise des clubs de quad (FQCQ) a procédé à l'élaboration de critères permettant de hausser la limite de vitesse sur les sentiers de motoneigistes et de véhicules tout terrain.

Enfin, le Ministère a entrepris des travaux d'analyse en vue d'élaborer des critères de détermination de limites de vitesse propres aux sites de travaux routiers. La première phase de l'étude sera validée durant l'année 1999.

Guide de sécurité routière de l'AIPCR

Le comité de sécurité routière de l'Association mondiale de la route (AIPCR) procède actuellement au développement d'un guide de sécurité routière destiné aux responsables de l'amélioration du niveau de sécurité de l'infrastructure sur les sites dangereux. L'objectif est d'offrir un état actualisé des connaissances acquises dans ce domaine au cours des dernières décennies, en empruntant un format de présentation simple qui soit accessible aux utilisateurs du monde entier.

Formation

Au Ministère, la formation en sécurité revêt une importance considérable. Elle constitue un élément fort important de toutes les décisions de planification et de tous les projets mis en œuvre. Elle s'inscrit dans un processus permanent, qui vise à former les spécialistes territoriaux afin de leur permettre de faire les bons diagnostics de sécurité et de mettre en place les meilleurs correctifs.

La formation en sécurité routière a porté sur les sujets suivants :

— capacité d'écoulement de la circulation aux carrefours sans feux;

— circulation routière;

— étude de besoins en dispositifs de contrôle;

— étude de sites par analyse des accidents;

— formation spéciale sur les distances de visibilité;

— étude de sites par analyse des attentes;

— procédures de détermination des limites de vitesse sur le réseau routier supérieur du Ministère et sur le réseau municipal;

— signalisation.

Nouvel encadrement du transport routier des personnes et des marchandises

La *Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds* (1998, Chapitre 40) a été adoptée le 19 juin 1998. Depuis, les efforts se sont poursuivis pour mettre en œuvre l'application de cette importante réforme.

La nouvelle loi a mis en place un mode de gestion des privilèges d'utilisation de la route qui vise, de manière continue, l'amélioration de la sécurité routière et la préservation du réseau routier. En l'adoptant, le gouvernement s'est donné un outil majeur pour identifier et responsabiliser les divers intervenants de la chaîne de transport.

La loi a notamment introduit un système administratif d'inscription des utilisateurs de véhicules lourds, un système de suivi de leurs performances en matière de sécurité et de protection du réseau ainsi qu'un système de sanctions progressives des infractions commises par les utilisateurs jugés délinquants.

En vertu de la loi, les propriétaires et exploitants devaient obligatoirement être inscrits au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds pour circuler sur les routes du Québec, depuis le premier avril 1999.

ATSR (Applications technologiques en sécurité routière)

Au chapitre du développement des applications technologiques en sécurité routière (ATSR), le Ministère a investi 120 000 $ pour la partie « Informatisation du croquis d'accident ». Les applications développées à cet effet visent à donner aux différents corps policiers un accès direct à certaines banques de données de la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) et du Centre de renseignements des corps policiers du Québec (CRPQ).

Compte tenu du problème posé par la localisation des accidents qui surviennent sur les autoroutes et dans les bretelles, le Ministère a élaboré, conjointement avec la Sûreté du Québec, une procédure plus précise destinée à compléter les champs qui servent à la localisation.

3C.7 Transport scolaire

Dans le domaine du transport scolaire, le Ministère a entre autres assuré une veille technologique en ce qui a trait au matériel de sécurité destiné aux véhicules affectés au transport des élèves. Dans ce cadre, une autorisation d'expérimenter un système de garde et de détection pour autobus scolaire a été donnée.

De plus, le Ministère a continué de participer activement aux travaux du groupe de recherche sur la sécurité dans le transport scolaire. Les membres du comité ont surtout travaillé à l'évaluation de deux dispositifs de présignalement d'arrêt pour les autobus scolaires

Par ailleurs, de concert avec ses partenaires, le Ministère a entrepris la révision des cours de formation destinés aux chauffeurs d'autobus scolaires.

3C.8 Transport par véhicule hors route

La *Loi sur les véhicules hors route*, adoptée en décembre 1996 et mise en vigueur le 20 octobre 1997, a fait l'objet de réunions d'information, dans le monde municipal entre autres.

Par ailleurs, un projet de règlement, dont l'adoption est prévue pour le début de l'automne 1999, a été élaboré à partir des pouvoirs conférés par la loi au gouvernement du Québec. Ces pouvoirs portent principalement sur les aspects de la sécurité et de la signalisation dans les sentiers de motoneiges et de véhicules tout terrain.

3C.9 Programme de recherche universitaire en sécurité routière

En 1996, le Programme de recherche universitaire en sécurité routière (PRUSR) a été mis en place pour une période de trois ans. Il s'agit d'un programme où la Société de l'assurance automobile du Québec agit comme partenaire. La gestion a été confiée aux Fonds pour la formation de chercheurs et l'aide à la recherche. La contribution de chacun des partenaires s'élève à 300 000 $ pour un investissement annuel de 600 000 $.

Les objectifs de ce programme sont de contribuer à l'atteinte des cibles stratégiques décrites dans la Politique de sécurité dans les transports - volet routier, d'accroître le transfert des technologies et des connaissances, de développer des outils d'analyse du réseau routier, de répondre aux besoins de recherche du ministère des Transports du Québec (MTQ) et de la Société d'assurance automobile du Québec (SAAQ) et, finalement, de mettre en œuvre des moyens concrets pour accroître la sécurité routière et le bien-être des usagers de la route.

Vingt-neuf projets de recherche ont été réalisés ou sont en cours de réalisation.

Les sujets de recherche sont variés et ont tous en commun un aspect de la sécurité routière, qu'il s'agisse de la problématique des accès à la propriété riveraine, du réseau de camionnage, des traverses de voies cyclables, de l'éclairage des routes, du sentiment d'insécurité dans les aménagements routiers ou de la formation des conducteurs pour le transport des matières dangereuses.

Dans le cadre de la deuxième partie du programme de recherche universitaire en sécurité routière 1996-1999, les chercheurs des universités québécoises ont complété cinq projets de recherche, soit :

— les impacts du réseau de camionnage sur la sécurité routière;

— traverses de voies cyclables sur le réseau routier;

— l'éclairage des routes et les impacts en sécurité routière;

— l'évaluation du sentiment d'insécurité dans les aménagements routiers;

— évaluation des certificats de formation pour le transport des matières dangereuses.

Interventions sur les infrastructures en transport
4A Opérations

4A.1 Améliorations et développement du réseau routier

4A.1.1 Axes d'intervention (FCARR)

Tel qu'annoncé dans le Discours sur le budget 1996-1997, l'Assemblée nationale sanctionnait, le 23 décembre 1996, la *Loi instituant le Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier* (FCARR) prenant effet à compter du 1er avril 1996.

Ce fonds spécial est affecté au financement des travaux effectués sur le réseau routier relevant du Ministère. Il a été créé afin de capitaliser et d'amortir les investissements sur le réseau routier selon leur durée de vie utile. Il constitue une entité comptable distincte du Fonds consolidé du revenu.

Toutes les sommes engagées pour la réalisation de projets en régie ou à contrat, de la phase de planification jusqu'à la mise en service, incluant les services de soutien administratif, sont imputables au Fonds.

Les projets effectués dans le cadre du FCARR ont été regroupés selon quatre axes d'intervention.

1. Conservation des chaussées et autres éléments

Cet axe regroupe les projets visant à assurer une qualité de roulement acceptable pour les usagers de la route de même qu'une capacité structurale suffisante pour la circulation des véhicules lourds. Il vise également les projets de réfection des éléments servant au drainage de la chaussée et de remplacement de certains matériaux dont l'état n'est plus acceptable et qui se retrouvent à l'intérieur de l'emprise.

Les objectifs poursuivis lors de la réalisation des projets de cet axe sont :

— d'assurer la pérennité de la structure de la chaussée ou d'éléments connexes en rétablissant l'état initial;

— de réduire le niveau de déficience actuel sur le réseau routier;

— de favoriser des interventions de renforcement lorsque la capacité portante est insuffisante ou en voie de le devenir.

2. Conservation des structures

Cet axe regroupe les projets visant à assurer la pérennité des ouvrages d'art existants (ponts, tunnels, murs, passerelles et stations de pompages) par le remplacement, la réparation, la réfection ou la modification de composantes présentant certaines déficiences fonctionnelles ou affichant une détérioration avancée.

Les objectifs poursuivis lors de la réalisation des projets de cet axe sont :

— de maintenir les ouvrages d'art de juridiction provinciale dans un état satisfaisant afin d'assurer la sécurité des usagers;

— d'assurer des itinéraires fiables pour le transport des marchandises par le renforcement ou le remplacement des ponts de capacité limitée;

— de protéger le capital investi dans la construction des ouvrages d'art;

— d'améliorer les caractéristiques existantes des structures lorsque celles-ci ne sont plus fonctionnelles.

3. Amélioration du réseau routier

Cet axe regroupe les projets dont l'intervention principale vise à améliorer la sécurité des déplacements et le fonctionnement adéquat du réseau routier, sans ajout de capacité de circulation.

Les objectifs poursuivis lors de la réalisation des projets de cet axe sont :

— d'intervenir sur le réseau de façon à réduire le nombre, le risque et la gravité des accidents;

— d'ajouter, modifier ou augmenter les caractéristiques techniques des composantes du réseau afin d'en bonifier le fonctionnement.

4. Développement du réseau routier

Cet axe regroupe les projets dont l'intervention principale vise l'augmentation de la capacité de circulation du réseau routier existant ou l'ajout d'un nouveau lien routier.

Les objectifs poursuivis lors de la réalisation des projets de cet axe sont :

— de répondre à la demande actuelle ou prévisible de circulation;

— de réduire le coût de transport;

— de faciliter le transfert modal en milieu urbain;

— de désenclaver une région isolée ou d'améliorer l'accessibilité entre deux régions.

Avec l'implantation de la Réforme de la comptabilité gouvernementale, seuls les travaux ayant pour effet d'accroître le potentiel de service sont maintenant considérés comme des immobilisations. Ces dépenses sont capitalisées et amorties sur la base de leur durée de vie utile. Les critères suivants sont utilisés pour déterminer la façon dont les travaux seront comptabilisés :

— augmentation de la capacité physique ou de service évaluée antérieurement;

— réduction des frais de fonctionnement;

— prolongation de la durée de vie utile;

— amélioration de la qualité des extrants.

Les interventions des axes « développement » et « amélioration » sont toutes des immobilisations.

Les interventions de l'axe « conservation des structures » qui sont considérées comme des immobilisations sont uniquement celles qui demandent une remise à neuf ou un remplacement (réfection). La réfection est définie comme l'intervention nécessitant le remplacement ou la reconstruction de plus de 50 % de la surface des éléments visés.

Dans le cas de l'axe « conservation des chaussées », les interventions considérées comme des immobilisations sont celles qui ont pour effet de redonner à la chaussée une nouvelle vie utile ou une prolongation significative. Les travaux à réaliser reçoivent cette qualification à partir du moment où l'ensemble des différentes couches qui composent le revêtement doit être remplacé.

Toutes les autres interventions de ces deux derniers axes constituent des dépenses de fonctionnement qui doivent, par conséquent, être payées au comptant au cours de l'année de leur réalisation.

La rémunération, les dépenses connexes et les frais administratifs sont répartis entre les divers axes d'intervention et ajoutés au coût des travaux. Le calcul de l'amortissement annuel des dépenses capitalisées est effectué en fonction de l'investissement total imputé à chaque axe et de leur période d'amortissement respective. Il faut cependant noter que les dépenses de rémunération et autres frais généraux d'encadrement, de planification, de suivi et de soutien administratif et physique qui ne peuvent être associés directement à l'activité de construction, de développement ou d'amélioration d'une immobilisation corporelle et qui ne varient pas en raison de cette activité, ne doivent pas être prises en compte dans le calcul du coût total d'une immobilisation et sont plutôt considérées comme des dépenses de fonctionnement.

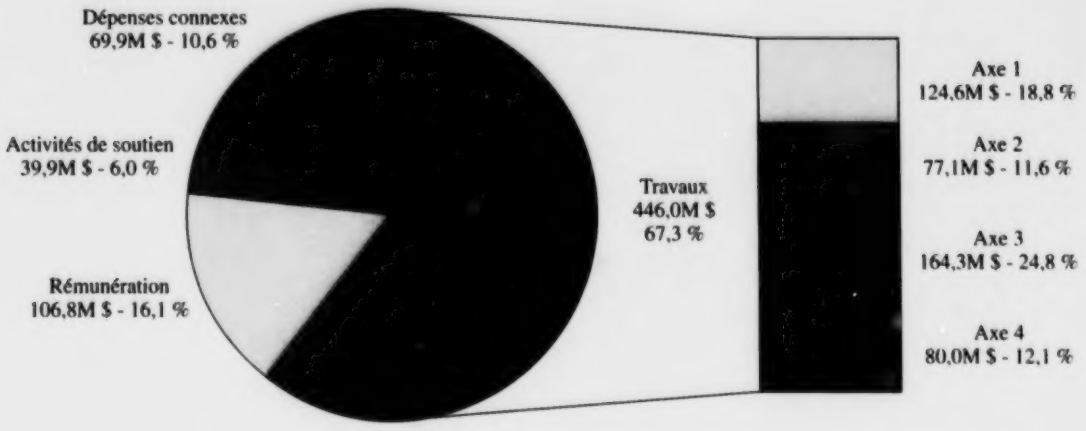
Les périodes d'amortissement établies pour chaque axe d'intervention sont les suivantes :

— Conservation des chaussées	15 ans
— Conservation des structures	20 ans
— Amélioration	15 ans
— Développement	20 ans

Le financement à court terme des dépenses du Fonds se fait par le biais d'avances du ministre des Finances. Selon des modalités préétablies, le FCARR procède ensuite au financement à long terme des investissements par le Fonds de financement, en incluant les intérêts à court terme accumulés. Le remboursement de cette dette à long terme (amortissement et intérêts) ainsi que des dépenses de fonctionnement effectuées dans le cadre du FCARR est assuré par une contribution au Fonds versée mensuellement par le Ministère, à même ses crédits budgétaires, ainsi que par des participations du gouvernement fédéral, conformément à des ententes fédérales-provinciales. Dans certains cas, des municipalités peuvent aussi participer au financement de travaux effectués sur le réseau dont la responsabilité relève du Ministère.

Pour l'exercice financier 1998-1999, les dépenses réalisées dans le cadre du FCARR totalisent 662 609 400 $.

Tableau 5
Ventilation des dépenses du FCARR



Les travaux nécessitent les deux tiers des sommes investies. Si l'on y ajoute les dépenses connexes, soit les honoraires professionnels pour la préparation, la surveillance et autres, le déplacement d'utilités publiques et les acquisitions immobilières, c'est 77,9 % des dépenses, soit 515 906 900 $, qui ont été affectées directement aux travaux. La rémunération du personnel et les activités de soutien (frais administratifs incluant l'intérêt à court terme) représentent pour leur part 22,1 % des dépenses (146 702 500 $).

Pour cet exercice financier, la contribution du Ministère au Fonds est de 269 468 200 $. De ce montant, le coût du service de la dette des investissements réalisés depuis la création du Fonds est de 84 805 700 $. Le solde de 184 662 500 $ représente le coût des dépenses de fonctionnement de 1998-1999, soit 109 353 600 $ pour les travaux non capitalisés et 75 308 900 $ pour les dépenses considérées comme indirectes.

4A.1.2 Objectifs d'investissements

À la suite de la création en 1996 du Fonds de conservation et d'amélioration du réseau routier (FCARR), considérant l'importance de disposer d'infrastructures adéquates pour favoriser le développement socio-économique des Québécois, le gouvernement s'engageait, dans le Discours du budget 1997-1998, à hausser au cours de la prochaine période triennale les investissements prévus dans le réseau routier.

Pour 1998-1999, les investissements sur le réseau routier s'élèvent à plus de 662,6 millions de dollars, soit une hausse de près de 137,6 millions par rapport à 1997-1998. Cette somme comprend quelque 446 millions de dollars de travaux directs exécutés à forfait et 216,6 millions de dépenses connexes (acquisitions immobilières, honoraires, études préparatoires, surveillance et administration). Ce programme d'investissement croissant contribuera à maintenir la qualité globale du réseau routier et à en améliorer la sécurité et la fonctionnalité. Il permettra d'atteindre les objectifs fixés.

Pour ce programme, le Ministère a retenu les objectifs suivants.

— Assurer une meilleure conservation du réseau

Le Ministère compte conserver la qualité globale des surfaces de roulement, terminer son programme de renforcement des structures et en prolonger la durée de vie utile.

À cet effet en 1998-1999, quelque 124,6 millions de dollars ont été consacrés à l'exécution de travaux de conservation des chaussées : 68,2 millions pour la pose de couches d'usure, 52,1 millions pour le renforcement et la reconstruction des infrastructures routières et 4,3 millions pour divers travaux de réfection de chaussées et d'autres éléments de la route. Le Ministère est ainsi intervenu sur 1 359 kilomètres du réseau routier.

En ce qui concerne les structures (ponts et viaducs), le Ministère a investi 77,1 millions de dollars pour l'exécution de travaux nécessaires à leur entretien, leur renforcement ou leur remplacement. C'est ainsi que 312 ponts ou structures on été réparés, renforcés ou remplacés. Au cours de la dernière année, ces interventions ont permis de maintenir l'état et la fonctionnalité des structures placées sous la juridiction du gouvernement du Québec.

— Maintenir l'effort pour l'amélioration du réseau routier

Diverses interventions réalisées sur le réseau routier en 1998-1999 avaient pour principaux objectifs de réduire le nombre d'accidents (avec morts, avec blessés ou avec dommages matériels seulement) et d'améliorer la fluidité de la circulation. La correction de courbes, de pentes, l'élargissement de voies et d'accotements non conformes aux normes de sécurité, la pose de glissières de sécurité pour la protection contre les objets fixes ainsi que l'amélioration de la signalisation sont autant de gestes qui ont été posés en ce sens.

Ces interventions ont nécessité des déboursés de 164,3 millions de dollars, incluant les investissements prévus dans le cadre du programme spécial de décongestion du réseau routier à Montréal.

— Adapter le réseau à l'évolution de besoins de déplacement en maximisant l'utilisation des infrastructures existantes

À ce chapitre, la solution ne se limite pas exclusivement aux interventions routières. Avant d'envisager la construction de nouveaux axes routiers ou l'augmentation de la capacité des axes existants, il faut considérer certains transferts intermodaux et certaines mesures favorisant une meilleure gestion de la demande. Toutefois, lorsqu'il s'agit d'améliorer la fluidité de la circulation, la sécurité sur certains tronçons et d'assurer une meilleure desserte régionale, des travaux de prolongement ou d'élargissement routier peuvent s'avérer nécessaires.

Si l'on inclut les interventions réalisées dans le cadre du programme spécial de décongestion du réseau routier à Montréal, le Ministère a consacré en 1998-1999 quelque 80 millions de dollars à ce type de projet de développement.

Impact économique des dépenses sur le réseau routier

Durant l'année 1998-1999, le Ministère a réalisé des travaux routiers atteignant plus d'un milliard de dollars. Selon le modèle intersectoriel de l'Institut de la statistique du Québec, autrefois le Bureau de la statistique du Québec, on estime que ces dépenses ont permis le maintien ou la création d'emplois pour l'équivalent d'environ 13 344 personnes/année.

4A.2 Entretien du réseau routier

4A.2.1 Exploitation du réseau routier

Au cours de l'année, le Ministère a amorcé des changements importants de ses pratiques annuelles de gestion d'exploitation du réseau routier. Ces modifications permettront de concrétiser la gestion par résultats en visant une plus-value aux services à la clientèle par une rapidité et une qualité accrue des interventions sur le réseau routier. Ces mesures se concrétiseront notamment par l'établissement des produits et des services à réaliser, la formalisation des processus et des rôles des intervenants, la mesure des résultats et enfin, la performance des actions réalisées en matière d'exploitation. L'implantation de cette nouvelle forme de gestion s'échelonnera sur trois ans dans l'ensemble des unités administratives du Ministère.

Dans cette optique, le Ministère a revu ses façons de faire en matière de viabilité hivernale. Ce processus entamé au début de l'année 1998, s'est traduit, notamment, par une révision des exigences de déneigement et de déglaçage du Ministère, en prenant comme base la catégorisation du réseau routier, selon l'importance et la vocation des routes et selon les contraintes techniques régissant son entretien. Ces nouvelles exigences ont été élaborées en tenant compte de la nécessité d'évaluer, le plus justement possible, les résultats obtenus. Concrètement, cet exercice a amené la création d'une nouvelle approche contractuelle avec les secteurs privé et public (municipal).

Parallèlement à ces activités, le Ministère a poursuivi sans relâche ses efforts de recherche de moyens lui permettant d'améliorer l'entretien et la sécurité du réseau en période hivernale. Cette préoccupation s'est traduite, notamment, par la mise sur pied d'un projet de deux ans visant la localisation automatique des véhicules de déneigement.

4A.2.2 Programmes d'aide

Le Ministère procède annuellement à des travaux d'entretien sur le réseau routier. Ses interventions se traduisent par des travaux d'exploitation en régie et par des programmes spécifiques concernant l'aide à l'entretien du réseau local, l'aide à l'amélioration du réseau local et l'aide à la réfection des ponts et autres ouvrages d'art.

• Programme d'aide à l'entretien du réseau local

Ce programme a pour objectif de verser aux municipalités, en tenant compte notamment de leur richesse foncière, des compensations financières pour la prise en charge du réseau local des niveaux 1 et 2.

L'aide financière accordée aux municipalités est inconditionnelle. Il s'agit d'une mesure d'incitation à la gestion autonome du réseau municipal. Par conséquent, le Ministère n'entend pas vérifier comment les fonds ont été utilisés, d'autant plus que le réseau transféré fait dorénavant partie intégrante du réseau géré par les municipalités.

Ce programme prévoit le versement de compensations supplémentaires aux municipalités pour l'entretien de chemins à double vocation ainsi que pour l'entretien de la signalisation des passages à niveau.

• Programme d'aide à l'amélioration du réseau local

Ce programme permet de contribuer au financement de projets d'amélioration réalisés par les municipalités sur leur réseau; il privilégie le réseau qui a fait l'objet du transfert.

Il peut s'agir de travaux d'amélioration, entre autres choses :

— de la qualité de la chaussée (travaux sur les couches d'usure, rechargement, etc.);

— du drainage (remplacement de ponceaux, etc.);

— de la sécurité des usagers de la route (correction d'une courbe dangereuse, etc.);

— de la surface de croisement de passages à niveau, s'il y a lieu;

— de la sécurité aux passages à niveau (systèmes d'avertissement automatique, ajout de signalisation routière).

Cette aide financière est accordée seulement pour l'amélioration des routes municipales, non pour leur entretien.

• Programme d'aide à la réfection des ponts et autres ouvrages d'art

Ce programme a été mis sur pied afin de contribuer financièrement à la réalisation de travaux majeurs de réfection et d'amélioration des ponts et autres ouvrages d'art situés sur toutes les routes du réseau local et de ceux situés sur le réseau supérieur, sous la responsabilité des municipalités.

Le soutien technique offert par le Ministère prend les formes suivantes :

— l'inspection, l'évaluation, la programmation des travaux et la réalisation des plans et devis pour les ponts municipaux;

— un service de documentation et de formation destiné à aider les municipalités à devenir et à demeurer autonomes sur le plan de la technique.

Les subventions payées sont décrites au tableau 6.

Tableau 6

Répartition par région administrative des subventions payées en 1998-1999 pour l'aide financière au réseau routier municipal (000 $)

Région administrative	Prise en charge du réseau local	Chemins à double vocation	Passages à niveau	Réfection des ponts	Améliorations des chemins municipaux	Total 1998-1999	Total 1997-1998
Gaspésie — Îles-de-la-Madeleine	3 471,1	28,9	146,1	493,8	735,9	4 875,8	3 390,1
Bas-St-Laurent	16 567,8	100,1	72,4	721,2	1 851,5	19 313,0	12 736,8
Saguenay — Lac-Saint-Jean	4 817,8	85,1	40,5	602,8	5 769,7	11 315,9	5 726,0
Québec	2 968,9	42,1	67,8	456,0	803,4	4 338,2	3 739,5
Chaudière — Appalaches	19 612,6	68,0	76,5	1 331,1	2 648,4	23 736,6	16 029,0
Mauricie	4 696,7	87,0	117,4	1 145,0	1 037,2	7 083,3	5 768,4
Centre du Québec	13 210,5	—	84,2	1 034,0	1 786,5	16 115,2	10 473,2
Estrie	15 972,3	6,3	82,4	1 193,0	1 414,1	18 668,1	12 546,8
Montérégie	11 054,7	—	376,3	2 476,4	4 168,6	18 076,0	12 201,9
Montréal	—	—	—	500,0	—	500,0	8 486,4
Laval	—	—	—	—	—	—	—
Lanaudière	4 345,5	31,2	82,4	1 725,4	1 336,6	7 521,1	5 265,3
Laurentides	11 349,8	91,0	55,0	743,3	1 396,0	13 635,1	9 473,7
Outaouais	16 363,0	81,8	33,3	820,4	4 500,7	21 799,2	12 976,0
Abitibi-Témiscamingue	11 408,0	57,2	57,4	935,3	1 090,2	13 548,1	9 139,4
Côte-Nord	754,3	19,1	2,5	286,6	673,9	1 736,4	1 191,1
Nord-du-Québec	418,9	6,8	—	2,0	125,4	553,1	7,9
Total	**137 011,9**	**704,6**	**1 294,2**	**14 466,3**	**29 338,1**	**182 815,1**	**129 151,5**

4A.3 Construction

4A.3.1 Infrastructures maritimes

Un montant de 208 100 $ a été investi dans les infrastructures maritimes du Ministère. Les infrastructures de la Société des traversiers du Québec ne sont pas incluses dans ces chiffres.

4A.3.1.1 Transfert des ports

Le Ministère doit répondre aux demandes de plus en plus nombreuses de transfert de ports. Il coordonne le travail de balisage et d'analyse ainsi que les interventions de nature légale et administrative requises dans le cas d'un avis positif et ce, dans une démarche au cas par cas. Deux dossiers (concernant les quais de Batiscan et Quyon) en sont actuellement à l'étape de l'acheminement d'un projet de décret pour autoriser la transaction. Ce sont les premiers dossiers à se rendre à cette étape. Au total, une quinzaine de dossiers sont actifs.

Les hypothèses de travail du Ministère sont les suivantes :

— évaluation de la possibilité de prendre en charge certains terminaux de traversiers nécessaires à l'opération des services offerts ou subventionnés par le MTQ;

— aucun transfert de propriété pour les ports commerciaux stratégiques et pour le port de Cap-aux-Meules, ouverture à un transfert de la gestion seulement;

— évaluation au cas par cas des projets de transfert pour tous les autres.

4A.3.2 Infrastructures aériennes

Un montant de 1 367 700 $ a été investi dans les 27 aéroports du Ministère et ce, principalement sur la Basse-Côte-Nord.

4B Politiques de gestion du réseau routier

4B.1 Modification législative

Loi sur la Voirie

Le 20 juin 1998, le Projet de loi numéro 115 (1998, chapitre 35) *Loi modifiant la Loi sur la voirie et d'autres dispositions législatives* a été sanctionné. Ce projet de loi modifie les règles applicables en cas de dommages causés à des tiers lors de travaux routiers, qui seront dorénavant assujettis au régime de responsabilité de droit commun. Il remet à l'État la propriété des belvédères, haltes routières, aires de services, postes de contrôle et stationnements dont la gestion incombe au ministre des Transports.

De plus, ce projet de loi met fin au régime particulier de gestion des ponts de structure complexe sauf dans le cas de soutien technique aux municipalités. Il supprime également les règles particulières applicables aux dépotoirs et aux cimetières d'automobiles situés le long des routes dont la gestion incombe au ministre des Transports.

Ce projet de loi permet les contributions financières municipales pour des travaux effectués sur les routes gérées par le ministre. Il exige le consentement du ministre pour qu'une servitude de non-accès acquise par le ministre, à l'égard d'une route dont il n'a plus la gestion, puisse être levée ou modifiée. Enfin, il modifie certaines mesures concernant la disposition de colonisation.

4B.2 Politiques et normes

Mise à jour annuelle du Cahier des charges et devis généraux

À la suite de diverses propositions, des ajouts et des modifications sont annuellement apportés au Cahier des charges et devis généraux et ce, afin de tenir compte de l'évolution de la technique ainsi que des changements dans l'exécution et le suivi des travaux.

Accès aux corridors routiers

Les travaux menés par le Ministère visent à maintenir la fonctionnalité et la sécurité du réseau routier supérieur ainsi qu'à assurer une qualité environnementale en bordure de ces routes. En 1998, le Ministère a révisé son projet de politique sur la gestion des accès routiers.

Conformément aux orientations du gouvernement au chapitre de l'aménagement et en vue d'une meilleure harmonisation des interventions en matière de transport et d'aménagement du territoire, le Ministère a poursuivi ses démarches auprès des municipalités régionales de comté (MRC) afin de s'assurer leur collaboration dans la préservation de la vocation du réseau routier par la mise en place de mesures appropriées.

Politique sur l'entretien des routes d'accès aux localités isolées

Dans le cadre de l'application de la Politique sur l'entretien des routes d'accès aux localités isolées, le Ministère continue de financer l'entretien des routes forestières pour assurer le désenclavement des localités isolées lors de l'interruption des opérations forestières. Une somme de 2,57 millions de dollars a été consacrée à l'entretien de ces routes en 1998-1999.

Appui à l'industrie touristique

Le Ministère collabore à la mise en œuvre de la Politique de développement touristique de Tourisme Québec. La stratégie proposée devra permettre d'intégrer un ensemble d'actions réalisées dans ce domaine. De concert avec Tourisme Québec, il participera entre autres au développement de l'écotourisme.

Le Ministère a toujours joué un rôle important en matière de développement touristique, en rendant les territoires accessibles, notamment par l'aménagement, le développement et l'entretien des réseaux routiers. Il a accentué ses efforts en facilitant, par l'aménagement de certaines infrastructures ou par l'octroi de permissions particulières relatives au réseau routier, les activités liées au cyclisme ou encore à l'utilisation des véhicules hors route. De plus, par l'acquisition d'emprises ferroviaires abandonnées, qu'il transfère aux MRC, il devient possible d'aménager des pistes récréotouristiques. Le Ministère entend aussi améliorer les services disponibles dans les parcs routiers.

Acquisition des emprises ferroviaires abandonnées

Conjointement avec le ministère des Affaires municipales et de la Métropole, le ministère des Transports a poursuivi les négociations entreprises avec certaines MRC afin de favoriser la prise en charge, par ces dernières, des emprises ferroviaires abandonnées et leur conversion à des fins récréotouristiques.

Politique sur la circulation des véhicules hors route (VHR) dans les emprises routières

Le Ministère s'est doté d'une Politique sur la circulation des véhicules hors route dans les emprises routières, qui établit les règles de circulation des VHR (motoneiges et véhicules tout terrain) dans les emprises routières sous sa responsabilité. Afin de faciliter la mise en œuvre de cette politique pour l'année financière 1999-2000, au regard de la *Loi sur les véhicules hors route*, des comités techniques ont été mis sur pied.

Services dans les parcs routiers

Le Ministère a entrepris des démarches afin d'améliorer les services dans les parcs routiers, notamment en ce qui concerne l'affichage publicitaire et la restauration. Par conséquent, un projet-pilote sur l'affichage publicitaire est actuellement en cours dans trois haltes routières du Bas-Saint-Laurent. Un autre projet-pilote vise à améliorer le service de restauration aux deux haltes routières de Saint-Augustin-de-Desmaures.

Remorquage et dépannage exclusifs

En août 1998, un règlement sur le remorquage et le dépannage exclusifs a été adopté, afin d'améliorer la sécurité des usagers de la route à des endroits particulièrement névralgiques du réseau routier. Ce règlement énonce que seules les entreprises ayant signé un contrat avec le Ministère seront autorisées à faire du remorquage et du dépannage sur certains tronçons routiers dans les régions de Montréal et de Québec.

Services publics

Dans le cadre des activités reliées à la gestion des services publics, le Ministère a maintenu des contacts avec les principales entreprises participantes, afin de conclure de nouvelles ententes-cadres qui intègrent ses orientations orientations en matière de gestion des services publics dans les emprises routières.

Aménagements cyclables et la Route verte

Dans l'esprit de la Politique sur le vélo, adoptée en 1995, le Ministère a aménagé en 1998, près de 45 kilomètres de voies cyclables. La majorité des aménagements sont situés sur l'itinéraire de la Route verte.

Le plan global du réseau cyclable adopté par le gouvernement en 1995 vise à doter le Québec d'un itinéraire cyclable de plus de 4000 kilomètres parcourant toutes les régions. En 1998, la Route verte comptait 730 kilomètres balisés, 960 kilomètres en développement et 2350 kilomètres au stade de la planification.

Par ailleurs, le Ministère maintient toujours sa collaboration avec Vélo Québec afin que celui-ci continue à assurer la maîtrise d'œuvre de ce grand projet cyclable.

4C Programmes et ententes fédérales-provinciales

4C.1 Entente quinquennale fédérale-provinciale sur le programme stratégique d'amélioration routière

Au cours de l'exercice 1998-1999, un peu plus d'un demi-million de dollars ont été dépensés en vertu de l'Entente quinquennale fédérale-provinciale de 1993 sur le programme stratégique d'amélioration routière à frais partagés en parts égales. Ce montant représente le solde du budget de 150 millions de dollars initialement prévu à l'entente.

Cette année, le Ministère a complété les travaux d'aménagement de voies de refuge et d'installation d'un système spécifique de contrôle de la circulation sur la route 132, aux abords du tunnel de Melocheville, du canal de Beauharnois, permettant, grâce à une sécurité accrue, la traversée de matières dangereuses.

4C.2 Programme de transition découlant de l'abolition du Programme fédéral de subventions au transport de marchandises

En octobre 1995, un avenant à l'Entente Canada-Québec sur le programme stratégique d'amélioration routière, un programme de transition de cinq ans a été mis en place, qui résulte de l'élimination, le premier juillet 1995, du Programme fédéral de subventions au transport des marchandises dans la région de l'Atlantique et de l'Est-du-Québec. Le nouveau programme prévoit une enveloppe de 78 millions de dollars pour le Québec. Il a pour objectifs d'aider les expéditeurs éprouvant de la difficulté à s'adapter à la levée des subventions ainsi que d'investir dans les routes et autres infrastructures de transport de l'Est-du-Québec, au profit de tous les usagers.

En vertu de ce programme, dont le Ministère assume la coordination auprès des ministères québécois des Ressources naturelles et de l'Agriculture, des Pêcheries et de l'Alimentation, plus de 15,1 millions de dollars ont été consacrés durant l'année 1998-1999 au volet d'aide aux expéditeurs, ce qui correspond à la totalité du fonds consenti au programme durant cet exercice. De ce montant, la portion attribuée spécifiquement au Ministère, sur laquelle celui-ci a une responsabilité directe, ne représente que 1,2 million de dollars.

Après quatre exercices financiers complétés, près de 80 % du programme de transition est maintenant réalisé, pour un total de 61,4 millions de dollars.

4C.3 Prolongation des travaux d'infrastructure Canada-Québec

Une modification a été apportée, le 11 avril 1997, à l'Entente Canada-Québec pour prolonger d'un an le programme Travaux d'infrastructures et y introduire le volet 1, spécifique à la construction, l'amélioration et la réfection du réseau routier supérieur. Une enveloppe de 133,9 millions de dollars y est rattachée. Un peu plus de 73 % de ce montant, soit 97,9 millions de dollars, a été dépensé au cours de l'exercice 1997-1998. Des travaux préparatoires, totalisant près de 0,45 million de dollars, ont été réalisés durant l'exercice 1998-1999. Des travaux équivalant à 35,55 millions de dollars doivent être effectués ultérieurement.

À titre de commanditaire, dans le cadre du volet 3 relatif aux « Projets à incidences économiques, technologiques, urbaines ou régionales », sous la responsabilité du ministère des Affaires municipales, le ministère des Transports a participé aux projets de construction du chemin de Lac Kénogami et du lien routier entre l'autoroute 20 et la municipalité de Saint-Amable. Le coût global de ces derniers travaux s'élève à près de 7 millions de dollars, pour lesquels la participation financière du Québec totalise 2 millions, dont environ 0,8 million au cours de l'exercice 1998-1999.

4D Programmes spéciaux d'urgence

4D.1 Reconstruction des régions sinistrées par les déluges

Pluies diluviennes de juillet 1996

Les travaux de reconstruction entrepris d'urgence à la suite des pluies diluviennes de l'été 1996, ont continué au cours de l'exercice 1998-1999. De plus, le Ministère s'est vu confier le mandat de réaliser les acquisition d'immeubles requises dans le cadre des travaux de stabilisation des berges, de façon à améliorer la sécurité des riverains et la longévité des ouvrages touchés. Ces travaux devraient d'ailleurs se poursuivre en 1999-2000.

Les travaux effectués en 1998-1999 ont représenté des dépenses de 8 500 000 $. Des parachèvements de la stabilisation des berges sont prévus en 1999-2000, au coût de 10 600 000 $, ce qui porterait le total de l'opération à 70 300 000 $ tel que le démontre le tableau 7 ci-après.

Tableau 7
Pluies diluviennes de juillet 1996 (M$)

Secteur d'intervention	Coût des travaux 1996-1997	Coût des travaux 1997-1998	Coût des travaux 1998-1999	Coût des travaux 1999-2000	Total
Côte-Nord	2,9	0,4	—	—	3,3
Saguenay—Lac-Saint-Jean-Est	26,6	10,7	7,8	6,2	51,3
Lac-Saint-Jean-Ouest — Chibougamau	0,3	0,2	—	—	0,5
Charlevoix	4,7	3,8	0,1	—	8,6
Mauricie	0,4	0,1	—	—	0,5
Sous-total	**34,9**	**15,2**	**7,9**	**6,2**	**64,2**
Directions centrales	0,3	0,8	0,6	4,4	6,1
Total	**35,2**	**16,0**	**8,5**	**10,6**	**70,3**

Pluies diluviennes de novembre 1996

Au début de novembre 1996, la région de la Mauricie a connu une seconde période de pluies diluviennes. Les dégâts occasionnés au réseau routier ministériel ont alors nécessité des travaux totalisant 1 800 000 $ en 1996-1997, lesquels travaux se sont poursuivis en 1997-1998 pour une somme de 1 300 000 $ et en 1998-1999 pour 100 000 $, portant ainsi le total à 3 200 000 $.

4D.2 Tempête de verglas de janvier 1998

La tempête de verglas de janvier 1998 a généré pour le Ministère un volume exceptionnel de travaux de déneigement et de déglaçage sur le réseau supérieur. Elle a également nécessité la remise en état d'infrastructures de transport (signalisation aérienne, structures) ainsi que l'abattage et l'émondage d'arbres afin de maintenir le réseau viable et sécuritaire. De plus, étant donné l'ampleur et l'urgence de la situation, le Ministère a prêté main- forte à diverses municipalités en exécutant des tâches similaires sur leur réseau routier. Il a aussi offert un soutien direct à la population, en prêtant du personnel à la Sécurité publique, en mettant sur pied un service de réparation de génératrices et en dirigeant la circulation de façon à permettre l'acheminement rapide et sécuritaire des matériaux nécessaires à la remise en état du réseau de distribution électrique.

Le tableau 8 fournit le détail des sommes dépensées à ce chapitre au cours des exercices 1997-1998 et 1998-1999.

Tableau 8
Dépenses occasionnées par la tempête de verglas de janvier 1998 (000$)

	Coût des travaux 1997-1998	Coût des travaux 1998-1999	Total
Gaspésie — Îles-de-la-Madeleine	19,0	—	19,0
Bas-St-Laurent	43,3	—	43,3
Chaudière — Appalaches	69,3	—	69,3
Saguenay — Lac-Saint-Jean	7,0	—	7,0
Lac-Saint-Jean-Ouest — Chibougamau	19,8	—	19,8
Québec	113,8	—	113,8
Laval — Mille-Îles	207,7	50,0	257,7
Iles-de-Montréal	2 757,8	390,8	3 148,6
Est-de-la-Motérégie	789,0	641,8	1 430,8
Ouest-de-la-Montérégie	700,8	812,5	1 513,3
Estrie	58,4	93,7	152,1
Mauricie	17,8	—	17,8
Centre-du-Québec	105,8	164,6	270,4
Laurentides-Lanaudière	156,8	190,5	347,3
Outaouais	148,5	107,2	255,7
Abitibi-Témiscamingue— Nord-du-Québec	160,3	0,2	160,5
Sous-total	**5 375,1**	**2 451,3**	**7 826,4**
Directions centrales	98,4	8,1	106,5
Total	**5 473,5**	**2 459,4**	**7 932,9**

Autres interventions dans le transport des personnes et des marchandises

Outre son intervention sur les infrastructures de transport, le Ministère mène un ensemble d'activités de divers types en rapport avec le transport des personnes et des marchandises, le tout en accord avec sa mission.

5A Politique des transports

Le Ministère a poursuivi en 1998-1999, l'élaboration de la politique des transports. Le projet de politique a fait l'objet de diverses étapes de maturation préalables à son adoption éventuelle par les autorités ministérielles et gouvernementales. Cette politique aura notamment pour effet d'intégrer les orientations et les politiques en vigueur dans divers secteurs du transport des personnes et des marchandises.

5B Transport des personnes

Bien que ne disposant pas d'une politique englobant l'ensemble du transport des personnes, le Ministère intervient massivement en ce domaine, autant en ce qui a trait au transport individuel par automobile qu'en ce qui touche les divers moyens de transport collectif.

Le tableau 9 décrit l'effort financier du Ministère en matière d'aide au transport terrestre des personnes.

Tableau 9
Aide au transport terrestre des personnes–dépenses de transfert par région administrative en 1998-1999

	Aide au transport terrestre des personnes ($)		
Régions administratives	**Transport en commun**	**Transport adapté**	**Total**
01 Bas-Saint-Laurent	104 695	1 337 408	1 442 103
02 Saguenay–Lac-Saint-Jean	1 421 761	1 738 034	3 159 795
03 Québec	8 837 914	3 723 684	12 561 598
04 Mauricie	1 467 783	1 262 335	2 730 118
05 Estrie	625 337	2 524 586	3 149 923
06 Montréal	154 498 242	18 771 622	173 269 864
07 Outaouais	3 884 129	1 735 546	5 619 675
08 Abitibi-Témiscamingue	96 633	841 211	937 844
09 Côte-Nord	90 533	553 799	644 332
10 Nord-du-Québec	—	88 637	88 637
11 Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine	—	755 858	755 858
12 Chaudière-Appalaches	1 166 172	1 552 384	2 718 556
13 Laval	6 012 828	1 813 794	7 826 622
14 Lanaudière	3 297 588	1 847 182	5 144 770
15 Laurentides	5 601 373	1 129 027	6 730 400
16 Montérégie	28 700 200	4 938 902	33 639 102
17 Centre-du-Québec	468 989	892 961	1 361 950
Sous-total	**216 274 177**	**45 506 970**	**261 781 147**
Autres subventions:			
Soutien aux organismes nationaux de promotion, divers	255 500	—	255 500
Total	**216 529 677**	**45 506 970**	**262 036 647**

Note : L'an passé, l'aide au transport terrestre des personnes totalisait 652 906 723 $. Cette année, la somme qui y est affectée est de 262 036 700 $. Cette réduction provient du fait que les budgets relatifs au transport scolaire ont été transférés au ministère de l'Éducation du Québec.

5B.1 Transport individuel par automobile

En agissant directement sur les infrastructures routières placées sous sa responsabilité et par voie d'une aide financière pour le réseau local appartenant aux municipalités, le Ministère rend possible et facilite le transport individuel par automobile, qui demeure le moyen privilégié des Québécois pour leurs déplacements. Alors qu'il compte pour la presque totalité des déplacements dans les régions périphériques, le transport par automobile constitue près de 65 % des déplacements dans les agglomérations urbaines.

Le Ministère vise directement les automobilistes, notamment par la réglementation de la circulation et par la taxation particulière qu'il impose dans les agglomérations urbaines dans le cadre du Fonds des contributions des automobilistes au transport en commun.

Il se fait actuellement environ 6 milliards de déplacements motorisés de personnes par année au Québec. Ils sont effectués en automobile, en transport collectif et en avion. L'ensemble des personnes ayant effectué des déplacements ont parcouru plus de 140 milliards de kilomètres. De ce kilométrage parcouru

(passagers-kilomètres), 81,7 % est effectué en automobile, 7,1 % en transport collectif et environ 8,5 % en avion.

Si 96 % des déplacements sont effectués en milieu urbain pour des déplacements locaux, ils ne représentent que la moitié des distances parcourues, l'autre moitié étant constituée de déplacements interurbains, donc sur de plus longues distances.

5B.2 Transport collectif

Le Ministère intervient par ailleurs dans le transport collectif, soit par l'aide financière qu'il accorde à certains moyens de transport collectif, soit par les orientations, politiques ou législation qu'il adopte à l'égard de certains autres modes de transport.

5B.2.1 Transport urbain et péri-urbain

En 1998-1999, le Ministère a consacré 216,5 millions de dollars à son programme d'aide au transport en commun. Ce programme vise principalement à assurer, surtout au coeur des grandes agglomérations urbaines, des conditions privilégiant le transport en commun comme mode de déplacement, en plus de favoriser le maintien et le développement de réseaux et de services efficaces. Plus de 90 % des sommes disponibles ont été consacrées à la grande région de Montréal.

L'aide financière comprend quatre types de subvention : l'exploitation, les immobilisations, les études et projets expérimentaux ainsi que la réduction des tarifs pour les usagers utilisant deux réseaux.

Exploitation

Près de 24,1 millions de dollars ont été versés en subventions aux organismes municipaux et intermunicipaux de transport (OMIT). De cette somme, 21,5 millions de dollars ont été versés en subventions pour les dépenses d'exploitation des 19 organismes situés dans la région de Montréal, alors que les dix OMIT situés dans les autres régions du Québec ont bénéficié de subventions totalisant 2,6 millions de dollars.

L'écart de 6,7 millions de dollars existant entre les crédits budgétés pour ce programme (17,4 M $) et les dépenses réelles imputées à l'année 1998-1999 s'explique essentiellement par le devancement de subventions applicables à l'année 1999.

Immobilisations

En 1998-1999, une subvention de 179,3 millions de dollars a été versée à différentes sociétés de transport pour couvrir leur service de la dette.

De ce montant, 93,8 millions de dollars ont été *affectés au remboursement des actifs subventionnés* des neuf organismes publics de transport en commun et de l'Agence métropolitaine de transport (réseaux d'autobus et trains de banlieue), tandis que 85,6 millions de dollars ont été versés à la Communauté urbaine de Montréal pour le service de la dette du métro.

De plus, la mise en service des nouveaux véhicules à plancher surbaissé, fabriqués à Saint-Eustache par la corporation Nova Bus a nécessité une somme de 9,7 millions de dollars.

Fonds de contributions des automobilistes au transport en commun

En juin 1991, le gouvernement du Québec créait le Fonds de contributions des automobilistes au transport en commun, pour permettre aux organismes de transport de maintenir une situation financière adéquate à la suite de la réforme municipale. Ainsi, tout automobiliste d'une municipalité sise sur le territoire des six régions métropolitaines de recensement (RMR) définies par Statistiques Canada et possédant un véhicule de promenade a versé une contribution de 30 $ pour le financement du transport en commun. Cette contribution est exigée des automobilistes en se basant sur le principe que, sans transport en commun, le réseau routier de ces territoires serait davantage utilisé par les automobilistes et ceux-ci auraient alors à subir les effets d'une plus grande congestion. Les automobilistes résidant sur le territoire des 104 municipalités visées au sein des RMR ont contribué pour 14,9 millions de dollars en 1998, soit 24,7 % des revenus du Fonds qui s'élèvent à 60,4 M $.

La totalité des sommes perçues ont été versées aux OPT pour l'organisation des services de transport en commun. Elles représentent environ 6 % des revenus des organismes. Dans la région de Montréal, les revenus sont redistribués par l'Agence métropolitaine de transport à l'ensemble des organismes de transport effectuant des transports dits « métropolitains » (déplacements régionaux), ce qui comprend les OPT, les conseils intermunicipaux de transport, les regroupements de municipalités et les municipalités organisant des services de transport en commun.

5B.2.2 Transport adapté aux personnes handicapées

Le programme d'aide au transport adapté aux personnes handicapées vise à fournir une aide financière aux organismes publics de transport en commun ainsi qu'aux municipalités qui disposent d'un service de transport répondant aux besoins de cette clientèle.

Avec la fusion d'une centaine de municipalités et l'intégration de plusieurs autres aux 100 services existants, près de 875 municipalités offrent à présent des services de transport adapté aux personnes handicapées, regroupant ainsi près de 90,7 % de la population totale.

Le Ministère, qui assume 75 % des coûts de ces services, a versé 45,5 millions de dollars au cours du présent exercice financier, assurant ainsi 4 millions de déplacements aux usagers handicapés. L'écart de 7,8 millions de dollars existant entre les crédits budgétés pour ce programme (37,7 M $) et les dépenses réelles imputées à l'année 1998-1999 s'explique essentiellement par le devancement de subventions applicables à l'année 1999.

La politique d'admissibilité des personnes handicapées aux services de transport adapté a été révisée. Cette politique vise la mise en place de mécanismes qui favoriseront la mobilité du plus grand nombre d'usagers entre les différents services de transport.

5B.2.3 Transport par taxi

Le Ministère poursuit la révision en profondeur de l'ensemble de l'encadrement juridique régissant l'industrie du taxi au Québec. Après plus de seize ans d'application de la *Loi sur le transport par taxi*, il importe à présent de simplifier la réglementation et d'en faciliter l'application et le contrôle.

Réalisée de concert avec les différents intervenants, cette révision vise à assurer la qualité des services de taxi et à répondre aux nouveaux besoins engendrés par le virage ambulatoire et les services de transport adapté aux personnes handicapées, tout en favorisant l'amélioration des conditions économiques de l'industrie.

5B.2.4 Transport interurbain par autocar

Le Ministère évalue présentement les répercussions du projet de loi fédéral de déréglementation sur l'ensemble des services d'autocars du Québec, en déterminant les avantages et les inconvénients pour les usagers, les transporteurs et l'État. Cette évaluation aidera le Ministère à définir sa position par rapport à celle du gouvernement fédéral et à réviser sa propre politique dans le domaine du transport par autocar.

5B.2.5 Transport scolaire

Le Ministère n'intervient en ce domaine qu'en ce qui concerne la sécurité des véhicules utilisés pour le transport des élèves. L'aide financière gouvernementale affectée à ce moyen de transport est gérée par le ministère de l'Éducation.

5B.2.6 Transport ferroviaire

En vue de rentabiliser les services ferroviaires de passagers au Canada, le ministre fédéral des Transports propose une redéfinition complète de la société Via Rail. Dans le cadre de cette démarche, il demande à Via Rail d'établir un plan d'activités stratégiques à long terme, de concert avec les employés du Ministère.

En mai 1998, l'équipe Lynx, formée par Bombardier, Alstom, SNC Lavalin, Agra Monenco, Axor et Ellis-Don Construction, a déposé une offre de partenariat pour la mise en service d'un train à grande vitesse dans le corridor Québec-Toronto. Cette proposition, soumise simultanément aux gouvernements du Canada, de l'Ontario et du Québec, fait suite à l'étude tripartite déposée en août 1995. Le ministère des Transports a reçu le mandat du gouvernement de coordonner les travaux du comité interministériel créé pour analyser cette proposition. En vertu du décret 98-236 du 2 septembre 1998, le gouvernement du Québec a aussi confié au ministre des Transports le soin d'entreprendre des discussions auprès des gouvernements du Canada et de l'Ontario, dans le but de comparer leur compréhension respective de cette proposition. Le Ministère a amorcé des démarches en ce sens.

5B.2.7 Transport maritime

L'engagement direct du Ministère dans le secteur maritime vise à assurer les liens maritimes entre les régions et le désenclavement des populations des territoires isolés. Dans le cadre de cette politique, le Ministère subventionne les opérations déficitaires de la Société des traversiers du Québec. En 1998-1999, cette subvention a totalisé 32,5 millions de dollars.

Pour ce qui est du désenclavement des régions, le gouvernement du Québec soutient financièrement, depuis 1978, une desserte maritime qui assure le transport des passagers et des marchandises sur la Moyenne et la Basse-Côte-Nord. L'aide consentie annuellement par le gouvernement est de 4,5 millions de dollars, ce qui représente environ 50 % des coûts de transport.

Desserte des Îles-de-la-Madeleine

L'intervention du Ministère dans la desserte maritime des Îles-de-la-Madeleine a pour objectif d'assurer le maintien et l'amélioration d'un lien maritime jugé essentiel entre les Îles-de-la-Madeleine et le reste du Québec. L'aide financière est accordée sous forme de subvention au transporteur qui exploite cette desserte maritime.

En vertu d'une entente qui se termine le 31 mars de l'an 2000, le montant versé annuellement par le Ministère est de 3,3 millions de dollars. Le contrat a été signé avec Navigation Madeleine inc.

Traverses maritimes

Cette activité vise à favoriser les liens interrives sous forme de services de traverses maritimes offerts aux usagers des régions desservies. L'aide financière à l'exploitation de ces services est versée aux transporteurs sous forme de subventions.

Les services subventionnés tiennent compte du caractère particulier de chaque traverse. Six d'entre eux sont administrés et exploités par la Société des traversiers du Québec :

— Saint-Ignace-de-Loyola — Sorel;

— Québec — Lévis;

— L'Île-aux-Grues — Montmagny;

— Baie-Sainte-Catherine — Tadoussac;

— Matane — Baie-Comeau — Godbout;

— L'Île-aux-Coudres — Saint-Joseph-de-la-Rive.

La Société des traversiers du Québec administre également les services de Rivière-du-Loup — Saint-Siméon et L'Île-d'Entrée — Cap-aux-Meules, mais leur exploitation relève de l'entreprise privée. Les autres services subventionnés et exploités par l'entreprise privée sont :

— Chevery — Harrignton-Harbour — Aylmer Sound;

— Service passager — Rivière Saint-Augustin;

— Service cargo — Rivière Saint-Augustin;

— L'Île-Verte — Notre-Dame-des-Sept-Douleurs.

Pour l'année1998-1999, le Ministère a déboursé 52 600 $ en frais d'opération pour la desserte maritime de L'Île-Verte — Notre-Dame-des-Sept-Douleurs. L'entente conclue avec la Société Inter-Rives de L'Île-Verte s'est terminée le 31 décembre 1998.

Croisières et autres utilisations du fleuve Saint-Laurent

Durant l'année 1998-1999, le Secrétariat à la mise en valeur du Saint-Laurent a réalisé plusieurs activités de promotion. Parmi celles qui ont retenu l'attention, il faut mentionner la préparation d'un kiosque appelé « Le Saint-Laurent, the In Destination » présenté à Miami au plus important congrès international sur les croisières, soit le Seatrade Cruise Shipping Convention.

Le Secrétariat a profité de cette tribune, qui regroupait plus de 3 000 participants et 750 exposants, pour lancer officiellement sa nouvelle brochure anglaise intitulée *International Cruises, the St. Lawrence, Naturally !* Cette publication de qualité présente les principales destinations et les plus beaux attraits touristiques situés le long du Saint-Laurent.

Le Secrétariat a aussi collaboré à l'organisation du colloque « Du kayak au cargo, un fleuve pour tous », initié par les Amis de la Vallée du Saint-Laurent. À cette occasion, le ministre du tourisme a procédé au lancement de la version française de la brochure consacrée aux croisières internationales sur le Saint-Laurent.

La revue *Forces* a pour sa part réalisé un numéro spécial sur le Saint-Laurent, en étroite collaboration avec le Secrétariat. Cette publication bilingue a été officiellement lancée à Montréal.

Le Secrétariat contribue aussi à la mise en valeur du Saint-Laurent, au moyen d'entrevues publiées dans les médias, d'espaces publicitaires et de conférences prononcées lors de colloques.

5B.2.8 Transport aérien

Programme d'aide

Le ministère des Transports soutient financièrement la desserte aérienne de la Basse-Côte-Nord et administre des programmes de réduction des tarifs aériens pour des résidants de régions isolées.

La desserte aérienne du réseau secondaire de la Basse-Côte-Nord fait l'objet d'une entente contractuelle entre un transporteur et le Ministère, afin de maintenir des services aériens dans les localités isolées de La Romaine, de Kegaska, de Tête-à-la-Baleine et de La Tabatière.

Des programmes de réduction des tarifs aériens s'appliquent à la Basse-Côte-Nord, aux Îles-de-la-Madeleine et à L'Île-d'Anticosti. En place depuis plus de dix ans, ces programmes permettent aux résidants de ces régions isolées de se déplacer à moindre coût lorsqu'ils voyagent en avion.

Desserte aérienne de la Basse-Côte-Nord

L'intervention du Ministère dans la desserte aérienne de la Basse-Côte-Nord a pour objectif de maintenir des services aériens réguliers dans cette région isolée et de réduire les coûts de transport aérien des résidants.

Le Programme de réduction des tarifs aériens pour les résidants de la Basse-Côte-Nord offre aux habitants de cette région un remboursement de 30 % du coût de leurs billets d'avion, avant les taxes, jusqu'à concurrence de 300 $ par année. En 1998-1999, le coût de ce programme a été de 78 660,90 $.

Compte tenu que les localités de Kegaska, La Romaine, Tête-à-la-Baleine et La Tabatière sur la Basse-Côte-Nord sont isolées et dotées de pistes d'atterrissage d'une longueur inférieure à 1199 mètres, le

Ministère subventionne un service de desserte aérienne à l'aide d'un avion de type DHC-6 Twin Otter. En 1998, le Ministère a procédé par appel d'offres et le contrat a été accordé à Aviation Québec Labrador ltée (AQL) dont le montant de la soumission était de 479 681 $. Le contrat d'une durée de trois ans a été signé le 28 août 1998. Il a débuté le 1er septembre 1998 et prendra fin le 31 août 2001.

En ce qui concerne la piste d'atterrissage de la localité de La Tabatière, elle a été condamnée le 7 juillet 1998 par Transports Canada, parce qu'elle ne respectait pas les normes de certification d'aérodrome en raison de la topographie des lieux environnants. Depuis cette date, c'est le Ministère qui dessert la localité de La Tabatière au moyen de vols nolisés. Il a versé à cet effet des suppléments à la compagnie Régionair inc. pour la période du 8 juillet 1998 au 31 août 1998 et à la compagnie Aviation Québec Labrador ltée à partir du 1er septembre 1998.

Le Ministère est devenu propriétaire, le 1er avril 1998, des quatre pistes du réseau secondaire construites par Régionair inc. Diverses améliorations ont été apportées depuis aux pistes de Kegaska, Tête-à-la-Baleine et La Tabatière tandis qu'une nouvelle piste a été construite à La Romaine.

Traverses aériennes

Cette activité vise à compléter les services assurés par la desserte maritime, en offrant aux insulaires un service de transport aérien vers la terre ferme durant la période hivernale, ainsi qu'à désenclaver les populations de Saint-Augustin, Harrington-Harbour et Aylmer Sound pendant les périodes de gel et de dégel.

Cette aide est prévue aux endroits suivants : entre l'aéroport et la municipalité de Saint-Augustin, entre Chevery et Harrington-Harbour, entre Montmagny et L'Isle-aux-Grues, entre Havre-aux-Maisons et L'Île-d'Entrée, et finalement entre Notre-Dame-des-Sept-Douleurs et L'Isle-Verte.

Les services de traverses ne sont pas gratuits, mais les résidents bénéficient d'une tarification préférentielle. Les transporteurs aériens qui exploitent ces services doivent signer un contrat avec le Ministère et détenir les permis d'exploitation exigés par l'Office des transports du Canada.

La desserte aérienne de L'Isle-Verte, entre autres, offre un transport par hélicoptère lorsque le bateau ne peut pas circuler et qu'il n'y a pas de pont de glace. En 1998-1999, les coûts d'opération de ce service ont été de 38 900 $. La desserte aérienne de L'Île-d'Entrée aux Îles-de-la-Madeleine a reçu quant à elle, en 1998-1999, une aide du Ministère de 149 100 $.

Réduction des tarifs aériens pour les résidants de L'Île-d'Anticosti

L'intervention du Ministère à L'Île-d'Anticosti a pour objectif de réduire les coûts de transport aérien des résidants. L'aide financière leur est accordée sous forme d'une réduction tarifaire de 30 % du prix courant du billet d'avion sur un vol régulier entre Port-Menier et Sept-Îles, jusqu'à concurrence de 300 $ par année.

En 1998-1999, le coût de ce programme a été de 1 552,16 $.

Réduction des tarifs aériens pour les résidants des Îles-de-la-Madeleine

L'intervention du Ministère aux Îles-de-la-Madeleine a pour objectif de réduire les coûts de transport aérien des résidants. L'aide financière leur est accordée sous forme d'un remboursement d'une partie du coût de leur billet, lorsqu'ils utilisent les services aériens réguliers entre les Îles-de-la-Madeleine et d'autres villes du Québec. Le remboursement s'applique à toutes les catégories de tarifs des compagnies aériennes.

En 1998-1999, le Ministère a consacré 120 000 $ à ce programme. L'entente, qui date du 1er septembre 1997, prendra fin le 31 août 1999.

Commission sur le développement de la région de Mirabel

Le Ministère a contribué aux travaux de la Commission sur le développement de la région de Mirabel, créée par le gouvernement du Québec en juin 1997, en apportant son assistance technique dans les différents domaines concernés par le mandat de cette commission.

En juillet 1998, faisant suite au rapport de la Commission, le gouvernement demandait au ministre des Transports de former un comité interministériel dont le mandat serait d'analyser les recommandations de la Commission, d'en évaluer la faisabilité et de faire rapport au gouvernement. Il ressort de cette analyse que l'essentiel des recommandations porte sur la mise en valeur de Mirabel, les autres recommandations découlant des recommandations principales. Par la suite, le gouvernement a procédé à la création de la Zone de commerce international, située à l'Aéroport international de Montréal à Mirabel, ainsi qu'à la création de la Société de développement de la Zone de commerce international de Montréal à Mirabel.

Cession des services de navigation aérienne civile

Depuis la cession, en 1996, par le gouvernement du Canada, de la propriété et de la gestion du Système de navigation aérienne civile à Nav Canada, une société privée à financement autonome, le Ministère a fait de nombreuses représentations afin de défendre les intérêts du Québec au chapitre de la commercialisation de ces services.

Le Ministère a participé à chacune des études aéronautiques que Nav Canada a l'obligation d'effectuer au Québec, dans le cadre de la révision des services de navigation aérienne destinée à l'évaluation des risques. Le Ministère tient à s'assurer que la rationalisation des services de Nav Canada ne nuira pas à la sécurité aérienne.

Compte tenu que Nav Canada assume tous ses coûts au moyen de redevances, le Ministère est intervenu afin de demander à cette société privée de modifier la structure de redevances. Le Ministère a voulu s'assurer que les nouvelles redevances soient équitables pour les différentes catégories d'usagers et que Nav Canada tienne compte des effets qu'entraîne la nouvelle structure sur la clientèle et sur les régions éloignées.

Dans le cadre de la commercialisation des services de navigation aérienne civile, Transports Canada a demandé au ministère des Transports de l'autoriser à céder à Nav Canada les droits d'accès qu'utilisait ce ministère lorsqu'il exploitait les services en question. La nouvelle société doit avoir accès à tous les terrains sur lesquels on retrouve l'équipement ou les installations nécessaires à la prestation des services. La demande concerne plusieurs ministères, car les installations sont situées soit dans des aéroports, soit à l'extérieur des zones aéroportuaires.

Cession des aéroports

La dévolution des aéroports fédéraux à des municipalités a fait l'objet d'orientations dans le cadre de la politique en matière d'infrastructures aéroportuaires adoptée par le gouvernement du Québec et diffusée en juillet 1996. Ces orientations établissent les conditions générales auxquelles le gouvernement doit se référer pour approuver, par voie de décrets, les démarches de négociation et de cession des infrastructures. Chaque projet de cession fait l'objet d'une étude coordonnée par le ministère des Affaires municipales et le ministère des Transports du Québec, avec la participation du Secrétariat aux affaires intergouvernementales canadiennes et du ministère de l'Environnement et de la Faune, lorsque des aspects environnementaux sont en jeux, et celle du ministère des Ressources naturelles, lorsqu'il s'agit des terres publiques du Québec.

En décembre 1998, l'aéroport de Val-d'Or a été cédé à Aéroport régional de Val-d'Or inc., un organisme sans but lucratif. Les négociations se poursuivent pour d'autres aéroports. La gestion de l'aéroport de Baie-Comeau fait l'objet d'une expérience pilote en vue de la cession éventuelle de l'infrastructure à la Municipalité régionale de comté de Manicouagan. En ce qui concerne les aéroports de Mont-Joli et de Rimouski, pour lesquels des orientations particulières avaient été adoptées par le gouvernement, le groupe de réflexion régional sur la prise en charge de l'aéroport de Mont-Joli réalise présentement une étude dont la première phase a pris fin au cours de l'année.

Par ailleurs, le Ministère suit les travaux de la Société aéroportuaire de Québec dont le mandat consiste en la prise en charge de la gestion et de l'exploitation de l'aéroport international Jean-Lesage de Québec.

5C Transport des marchandises

Le transport des marchandises soulève une problématique différente de celle du transport des personnes. En effet, l'action du gouvernement du Québec pour le transport des personnes s'inscrit principalement dans une dynamique de déplacement à l'échelle locale ou régionale et de financement public. Le transport des marchandises s'inscrit, en revanche, dans un environnement économique global et très compétitif, dans la foulée de la déréglementation économique. Les préoccupations à cet égard se situent tout autant à l'échelle du Québec qu'à l'échelle continentale, dans le cas du transport terrestre (ferroviaire ou routier), ou intercontinentale, dans le cas du transport maritime et aérien.

5C.1 Orientations en transport des marchandises

Le Ministère a effectué un document d'orientation sur le transport des marchandises, qui sert notamment de référence au groupe de travail sur l'intégration du transport routier et ferroviaire des marchandises. Ce document sera enrichi des travaux de ce groupe et des recommandations d'autres intervenants.

5C.2 Transport ferroviaire des marchandises

La vente des lignes locales et régionales par les grandes compagnies ferroviaires à des chemins de fer d'intérêt local (CFIL) s'est poursuivie cette année encore et a retenu l'attention du Ministère. En janvier 1999, St. Lawrence & Atlantic Railroad, une filiale d'Emons Transportation Group, a annoncé l'acquisition de la ligne de 152 kilomètres du Canadien National (CN) située entre Sainte-Rosalie, à la jonction de la ligne principale, et Island Pond, à la frontière du Vermont. Une entente de principe est également intervenue entre le CN et la Société des chemins de fer du Québec pour la vente des 190 kilomètres de ligne reliant Matane et Rivière-du-Loup. La conclusion de cette entente devrait avoir lieu en 1999. Ces transferts de lignes portent à plus de 2 000 le nombre de kilomètres exploités par des chemins de fer d'intérêt local (CFIL), soit 30 % du réseau ferroviaire québécois.

Le document d'orientations pour le maintien des infrastructures ferroviaires, complété en 1997-1998 et dont la recommandation principale portait sur la mise en place d'un programme d'aide aux infrastructures ferroviaires, a guidé l'action du Ministère en 1998-1999. En effet, le Ministère a participé financièrement à la réhabilitation des infrastructures ferroviaires de certains chemins de fer d'intérêt local et à la construction d'un embranchement ferroviaire industriel.

C'est ainsi que le Ministère a accordé à la Corporation du chemin de fer de la Gaspésie inc (CCFG). une subvention globale de 1,5 millions de dollars, échelonnée sur cinq ans, pour la réparation des ponts situés sur le tronçon ferroviaire Chandler–Gaspé. De même, une subvention de 232 525 $ a été accordée au chemin de fer Québec-Sud pour des travaux urgents sur le pont de Sainte-Pie-de-Bagot. Quant à la municipalité de Larouche, le Ministère lui a octroyé une subvention de 377 000 $ répartie sur deux ans pour la construction d'un embranchement ferroviaire.

Par ailleurs en mars 1999, un programme quinquennal de 19 millions de dollars, portant sur la réhabilitation et la restructuration des lignes ferroviaires secondaires de même que sur la réalisation d'infrastructures liées à des lignes à potentiel intermodal, a été annoncé dans le Discours du budget du ministre des Finances. Le Ministère s'affaire présentement à définir les différentes modalités de ce programme, dont la mise en place est prévue pour l'année 1999-2000.

De plus, à la suite d'une recommandation du Ministère, le ministre des Finances a adopté, le 22 décembre 1998, une mesure fiscale mettant en place un crédit d'impôt remboursable aux entreprises de chemins de fer. Cette mesure vise à compenser 75 % des impôts fonciers levés par les municipalités auprès des entreprises ferroviaires. Bien que cette mesure touche plus particulièrement les grandes compagnies de chemins de fer, les chemins de fer d'intérêt local en sont également bénéficiaires.

Enfin, la nouvelle carte du réseau ferroviaire intitulée « Carte du réseau ferroviaire du Québec 1998 » a été produite et diffusée au cours de l'année. Des travaux concernant la mise à jour de la documentation portant sur le réseau ferroviaire québécois ont également été réalisés et devront être complétés au cours de la prochaine année.

5C.3 Transport routier des marchandises

Il revient au Ministère de s'assurer du fonctionnement optimal du système de transport routier des marchandises. Ce rôle doit être exercé afin de satisfaire au moindre coût les besoins logistiques des expéditeurs-consignataires et ce, en incluant les besoins de transport et d'entreposage. En désengageant les gains de productivité réalisés par les prestataires de

services en transport routier, lesquels sont responsables de l'offre sur le marché des services, il devient possible de donner satisfaction aux expéditeurs-consignataires qui font la demande de ces services en transport routier. Ces gains de productivité sont aussi le gage d'une plus grande compétitivité des produits des expéditeurs.

Afin d'exercer ce rôle, le Ministère a créé un comité d'experts en lui confiant le mandat de se prononcer sur le bien-fondé de modifier le statut des camionneurs-propriétaires, en ce qui a trait à leur droit d'association et de négociation avec les pourvoyeurs de services en transport routier. Le comité était formé de représentants du ministère des Transports, du ministère du Travail, du Syndicat des routiers autonomes du Québec (SRAQ), affilié à la Centrale des syndicats démocratiques (CSD), et de l'Association nationale des camionneurs artisans (ANCAI).

Le Ministère a également supervisé deux études qu'il avait amorcées l'année précédente. L'une porte sur le rôle de l'entreposage dans la chaîne logistique, tandis que l'autre traite des facteurs de compétitivité dans l'industrie du transport routier des marchandises au Québec. Le Ministère a aussi mis au point un devis de recherche ayant pour objectif le développement d'un modèle raffiné et convivial d'évaluation de l'impact économique des variations des limites de charges des véhicules lourds sur l'expéditeur-consignataire et sur les chaussées.

De plus, le Ministère a supervisé, en collaboration avec Transports Canada, une étude conçue pour dresser l'inventaire des destinations des produits expédiés selon les modes choisis et les trajets empruntés. Un des objectifs de l'étude était d'établir les points de congestion actuels et futurs causés par des infrastructures de transport inadéquates. Cette étude se poursuivra en 1999-2000.

Enfin, la libéralisation et la mondialisation des marchés ayant créé un accroissement intense de la circulation des marchandises dans un axe nord-sud, le Ministère doit maintenant intervenir de plus en plus auprès de divers organismes nord-américains activement engagés dans les dossiers d'échanges commerciaux. Le Ministère vise ainsi à favoriser la progression de la compétitivité de l'industrie québécoise, en relevant les plus récentes tendances observées sur le marché. Il est membre, entre autres, de l'Eastern Border Transportation Coalition (EBTC) et il participe aux activités de Can/Am Border Trade Alliance (CAN/AM BTA) et de la Northeast Association of State Transportation Officials (NASTO).

5C.3.1 Matières dangereuses

Les principales étapes qui ont été réalisées dans le domaine de la réglementation en transport de matières dangereuses sont :

— le transfert de responsabilité du ministère des Ressources naturelles (MRN) au ministère des Transports du Québec (MTQ), qui entre en vigueur par la modification de la *Loi sur les produits pétroliers;*

— la préparation des modifications destinées à harmoniser les règlements du MRN et du MTQ;

— la mise en place et l'évaluation des voies d'attente pour les matières dangereuses au tunnel de Melocheville;

— la préparation des bulletins Info camionnage et des cours sur les normes des citernes routières de matières dangereuses;

— l'ajustement des exigences des citernes routières à la suite de la mise en application de la norme;

— La préparation des modifications au règlement portant sur les sols contaminés, les gaz de pétroles liquéfiés, la formation des conducteurs de citernes, les définitions de certains véhicules et les transports par trains citernes routiers.

5C.3.2 Arrimage

Le ministère siège au Comité nord-américain d'harmonisation des normes d'arrimage. En 1997, ce comité a élaboré un projet de norme nord-américaine d'arrimage. À titre de membre du groupe de rédaction, le Ministère a pour mandat d'établir en collaboration avec les intervenants concernés, les exigences d'arrimage pour les secteurs suivants :

— les dispositions générales et les exigences (marchandises de transport général);

— le bois ouvré;

— les conteneurs à déchets;

— les tuyaux de béton;

— les grosses roches.

Le Ministère a également comme mandat d'analyser les exigences spécifiques de secteurs développés par les autres administrations :

— les grumes (billots de bois);

— les bobines de métal;

— les rouleaux de papier;

— les conteneurs multimodaux;

— les automobiles;

— les véhicules lourds et la machinerie;

— les véhicules aplatis.

Dans le cadre des travaux de ce comité, un programme complet de recherche a été réalisé au cours des dernières années. La recherche a été effectuée en partie par le ministère des Transports du Québec et le ministère des Transports de l'Ontario sous la supervision d'un comité nord-américain de gestion de la recherche. Les essais techniques réalisés au cours de cette recherche ont permis d'évaluer, entre autres, la capacité des équipements d'arrimage, leur efficacité d'utilisation ainsi que les différentes méthodes d'arrimage utilisées dans le domaine du transport routier.

Dans le processus d'élaboration de la norme, il a été établi que les exigences actuelles d'arrimage seront actualisées pour tenir compte des résultats des recherches ainsi que des nouvelles techniques qu'il y a lieu de privilégier pour assurer un maximum de sécurité sur les routes.

Il est prévu que la norme nord-américaine d'arrimage soit achevée en 1999 et que la nouvelle réglementation soit mise en place dans les différentes administrations au cours de l'an 2000.

5C.3.3 Charges et dimensions des véhicules

Le *Règlement modifiant le Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers* a été adopté en octobre 1998.

Ce règlement constitue le troisième et dernier volet d'une réforme globale des normes de charges et de dimensions des véhicules lourd annoncée par le ministre des Transports en décembre 1996. Les deux premiers volets, soit l'intégration d'une semi-remorque de 16,15 mètres (53 pieds) dans un train routier et la circulation de certains trains doubles de type B sur un réseau routier plus étendu, ont été réalisés en 1997.

Le nouveau règlement modifie certaines normes de charges et de dimensions des véhicules dans le but d'assurer une meilleure protection des infrastructures routières et d'accroître la sécurité des usagers de la route. Il prévoit un allégement administratif par l'élimination de certains permis spéciaux de circulation, notamment ceux pour les semi-remorques de 16,15 mètres (53 pieds), et une plus grande compatibilité des normes québécoises avec celles des autres administrations nord-américaines. Il tient compte des récentes modifications au *Protocole d'entente concernant un accord fédéral-provincial-territorial sur la réglementation des poids et dimensions des véhicules*. Les changements préconisent l'utilisation de véhicules plus performants sur les plans de la protection du réseau routier et de la sécurité routière, tout en permettant de maintenir la compétitivité des transporteurs et des expéditeurs québécois.

5C.4 Intégration des modes, rôle des expéditeurs et logistique

Lors de la levée du moratoire sur les limites de charge du train double de type B dans certaines régions périphériques, plusieurs intervenants ont évoqué le problème d'équilibre entre les modes de transport ferroviaire et routier. En réponse au problème alors soulevé, le ministre des Transports a annoncé la création d'un groupe de travail ayant pour mandat de trouver des moyens de favoriser une meilleure intégration des modes de transport routier et ferroviaire, tout en respectant les besoins des expéditeurs et des transporteurs en fonction des trois priorités suivantes : développement économique, sécurité routière et protection des réseaux.

En plus de traiter de l'intégration des deux modes de transport, le groupe de travail poursuit la réflexion globale du Ministère, qui porte sur la mobilité des marchandises, avec l'objectif de satisfaire les besoins des expéditeurs et d'assurer le développement économique des régions. Cette réflexion s'inscrit dans le contexte de la mondialisation des marchés où l'efficacité du système de transport multimodal acquiert un caractère de plus en plus stratégique. Elle doit également tenir compte des préoccupations gouvernementales en matière de développement durable, de sécurité et de protection du patrimoine routier. Les travaux du groupe devraient ainsi permettre de valider et d'enrichir les réflexions du Ministère et, à terme, pourraient servir de base à une politique intégrée du transport des marchandises au Québec.

Dans la foulée des nouvelles tendances à l'impartition, de plus en plus d'expéditeurs confient une partie de leurs opérations logistiques à des transporteurs, distributeurs et entreposeurs externes. Les liens entre les expéditeurs et les transporteurs étant de plus en plus sophistiqués, puisque les transporteurs font partie du processus global de production, le Ministère a décidé d'intervenir dans le domaine de la logistique en appuyant la création de l'Institut de formation en gestion du transport et de la logistique.

Cet institut vise à regrouper les représentants de l'industrie du transport des personnes et des marchandises, en vue de rapprocher le secteur privé, le gouvernement et le milieu de l'enseignement. L'objectif consiste à créer un contexte favorable à la formation et au développement des connaissances en transport et en logistique, au bénéfice des gestionnaires. Par ailleurs, le Ministère a entrepris une étude sur les caractéristiques du transport et de la logistique des secteurs industriels québécois, afin de préciser leurs pratiques logistiques et de mieux comprendre leurs besoins.

5C.5 Transport maritime des marchandises

Programme d'aide au transport maritime

Un contrat a été signé avec Navigation Madeleine inc. pour assurer l'approvisionnement des Îles-de-la-Madeleine. Il prévoit 38 voyages aller-retour entre Montréal et les Îles-de-la-Madeleine, ces voyages devant s'effectuer de façon régulière à compter du début d'avril jusqu'à la mi-décembre. Ce service est complété par une desserte hivernale Matane–Îles-de-la-Madeleine. La contribution annuelle du Ministère est de 3,3 millions de dollars, ce qui représente environ 50 % des coûts d'opération de cette desserte.

De plus, le Ministère supervise le contrat qui assure l'approvisionnement du Nunavik. Les tarifs en vigueur assurent l'autofinancement de la desserte.

Le Ministère subventionne aussi une société à but non lucratif qui opère la traverse entre L'Isle-Verte et la terre ferme. La subvention versée pour l'année 1998-1999 a été de 52 600 $.

En l'absence de l'entreprise privée, le Ministère opère deux bateaux-taxis. L'un relie le village de Saint-Augustin à l'aéroport situé sur la rive opposée et l'autre les villages de Harrington, Chevery et Aylmer Sound.

Desserte maritime de la Basse-Côte-Nord

L'intervention du Ministère dans la desserte maritime de la Basse-Côte-Nord a pour objectif d'assurer le maintien et l'amélioration d'un lien maritime jugé essentiel entre ces régions, incluant L'Île-d'Anticosti et le reste du Québec. L'aide financière est accordée sous forme de subvention au transporteur qui exploite cette desserte maritime.

En vertu du contrat établi entre le Ministère et le transporteur, celui-ci doit maintenir un service hebdomadaire de transport des marchandises et des passagers, d'avril à janvier, avec arrêt aux ports suivants : Port-Menier, Natashquan, Kegaska, La Tabatière, Saint-Augustin et Blanc-Sablon.

Le dernier contrat d'une durée de trois ans, qui se termine le 31 mars 2000, prévoit que l'aide financière se concentrera dans le secteur Natashquan–Blanc-Sablon, incluant L'Île d'Anticosti. Pour la partie du tronçon Rimouski/Natashquan, l'approche commerciale a été privilégiée afin de favoriser le développement des liens commerciaux en fonction de l'efficacité des réseaux de distribution et du dynamisme des intervenants.

Depuis de nombreuses années, le MTQ subventionne le service de desserte maritime de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord. Ce service consiste à transporter les passagers et les conteneurs de marchandises entre les ports de Rimouski, Sept-Îles, Port-Menier, Havre-Saint-Pierre, Natashquan, Kegaska, La Romaine, Harrington-Harbour, Tête-à-la-Baleine, La Tabatière, Saint-Augustin et Blanc-Sablon.

Une entente a été conclue à cet effet avec la compagnie Relais Nordik inc. pour la période du 1er avril 1997 au 31 mars 2000. La contribution financière du Ministère à ce service a été de 4 612 066,66 $ en 1998-1999.

À la suite de la fermeture permanente du quai fédéral de Vieux-Fort par Transports Canada, le 3 août 1998, le Ministère a mis en place un service de transport terrestre des marchandises entre les quais de Blanc-Sablon et de Vieux-Fort.

Autres dessertes

Il faut noter que d'autres dessertes maritimes principalement voués au transport des marchandises permettent également le transport des passagers. C'est le cas de la desserte Montréal–Îles-de-la-Madeleine et d'autres dessertes mentionnées dans la section du transport maritime des marchandises.

5C.6 Promotion et défense des intérêts

En vertu de sa mission, l'un des objectifs du Ministère est de favoriser le développement des industries maritimes et portuaires du Québec et de ses régions, en harmonie avec les politiques gouvernementales dans les domaines socio-économique, industriel et commercial.

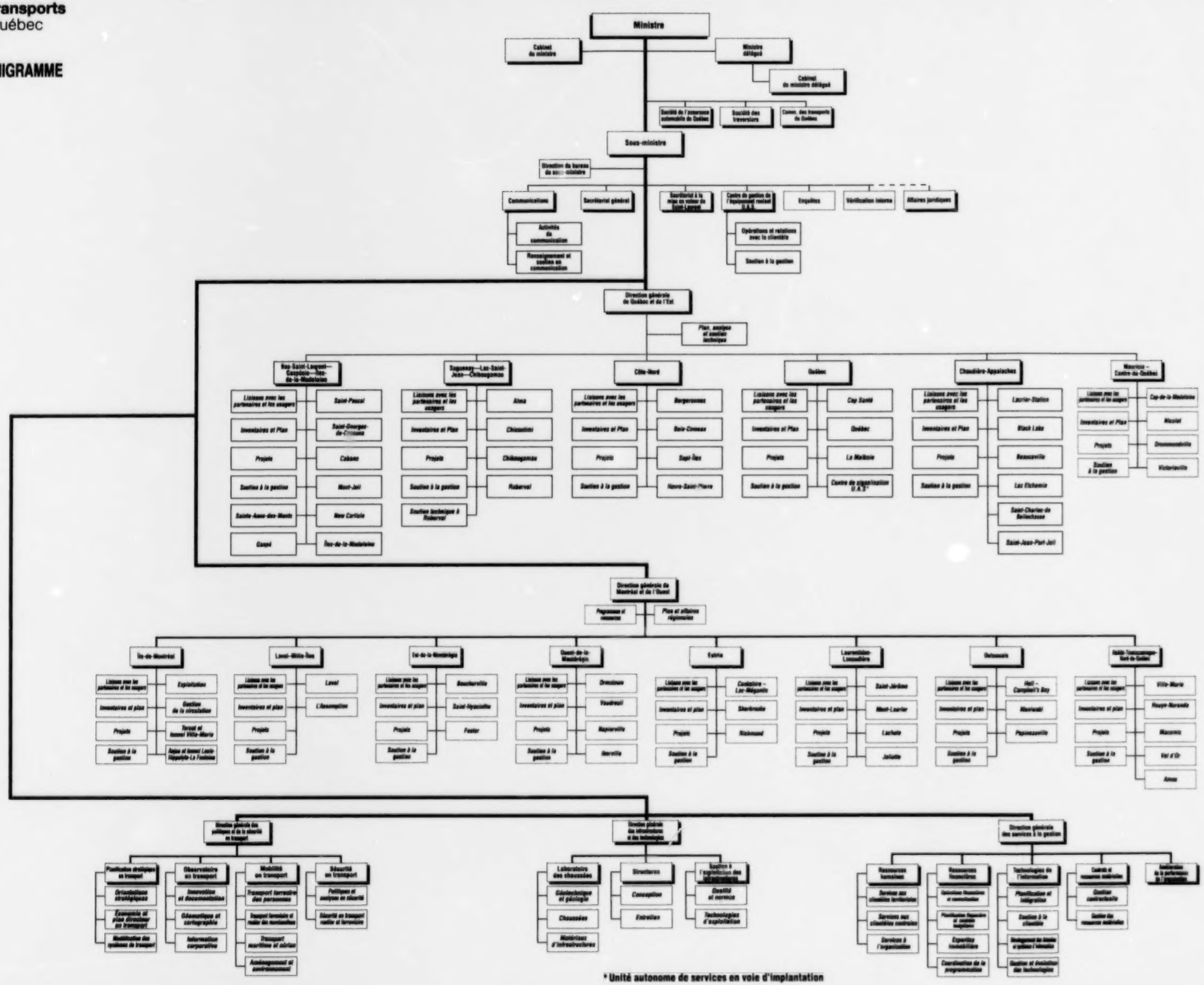
Dans cette perspective, le Ministère a poursuivi ses interventions et défini les paramètres de la position du Québec concernant les différents volets de la politique maritime du gouvernement fédéral ayant un impact sur l'économie du Québec. Ces aspects touchent notamment les différentes tarifications de services de la Garde côtière canadienne, le projet fédéral de transfert des ports régionaux et locaux, la mise en place des nouvelles administrations portuaires canadiennes et la nouvelle Corporation de gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent. Ils concernent également l'éventuelle révision de la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes*, les consultations et les recommandations du Secrétariat de l'examen sur la manutention et le transport du grain de l'Ouest.

En ce qui concerne les ports régionaux, le Ministère a soutenu l'action des comités pour réaliser les études nécessaires à l'évaluation de l'avenir commercial et financier. Il a aussi participé à l'organisation d'une journée d'étude sur les ports commerciaux qui répondent au projet fédéral de cession.

Au chapitre des impacts environnementaux du transport maritime, le Ministère s'est engagé dans la phase III de l'entente Québec-Canada sur le plan d'action Saint-Laurent, Vision 2000 (1998-2003). Il s'agit d'un nouveau domaine d'intervention prévu au plan : la navigation. Enfin, pour ce qui est des impacts économiques du transport maritime, le Ministère a rendu publics les résultats de l'étude commandée à ce sujet.

Transports Québec

ORGANIGRAMME



* Unité autonome de services en voie d'implantation

André Trudeau, Sous-ministre

31 mars 1999

Québec

Administration et gestion
6A Amélioration de la performance de l'organisation

Au cours de la dernière année, le Ministère a procédé à un certain nombre de mesures visant l'amélioration de la performance de l'organisation, en procédant notamment à la création d'une direction de l'amélioration de la performance, à la mise en place d'unités de services autonomes et d'un comité ministériel sur l'organisation du travail et à l'institution de diverses démarches d'amélioration.

6A.1 Création de la Direction de l'amélioration de la performance de l'organisation (DAPO) et du Service de l'information corporative (SIC)

Le Ministère s'est engagé, au cours des dernières années, dans l'implantation de différentes démarches d'amélioration visant à accroître la performance de son organisation. Le nombre de démarches et une préoccupation constante d'évaluer les résultats ont amené le Ministère à se doter d'une direction, celle de l'**amélioration de la performance de l'organisation (DAPO)**. Le mandat de cette nouvelle Direction est :

— de proposer aux autorités l'encadrement d'ensemble en matière d'amélioration de la performance de l'organisation et en assurer le suivi;

— d'encadrer les différents moyens d'évaluation de la performance du Ministère auprès de ses clientèles;

— de représenter le Ministère auprès des intervenants sur toute question touchant l'amélioration de la performance et d'exercer à cet égard une veille permanente.

Le **Service de l'information corporative (SIC)** a été créé en avril 1998 avec le mandat d'implanter et de développer la fonction de gestion de l'information corporative. Le Service a alors repris à son compte certaines activités de la Direction de la planification stratégique relatives à l'expertise-conseil en matière de méthodologie statistique, de sondage, d'enquête, de simulation, de banque de données et de diffusion statistique.

Plusieurs activités ont été menées par le SIC au cours de l'année. Sur le plan de l'information corporative, un groupe de travail des utilisateurs de l'information s'est mobilisé pour orienter la démarche de mise en vigueur de la banque ministérielle d'informations corporatives, préciser le concept de cette banque et voir à son développement progressif. Plusieurs études ont aussi été réalisées afin d'élaborer un plan d'action pluriannuel et de définir de nouvelles règles en vue d'améliorer la qualité, l'accessibilité et la sécurité de l'information corporative.

6A.2 Unités autonomes de services

Le Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER) constitue la seule unité autonome de services en opération. Il a comme mission d'assurer aux ministères et organismes publics la disponibilité des véhicules routiers et des équipements connexes requis pour l'ensemble de leurs opérations et, par conséquent, de les maintenir en état de fonctionnement en tout temps, de façon à permettre une utilisation optimale au meilleur coût possible.

En mai 1997, le Conseil du trésor reconnaissant le CGER comme une unité autonome de services, l'entente de gestion est conclue par le Ministère et le CGER. La phase d'implantation du CGER s'échelonne sur trois années, soit de 1997 à 2000.

Le CGER a pour objectifs :

— d'assurer la qualité des services offerts et la satisfaction de sa clientèle;

— d'atteindre l'autofinancement tout en offrant des services à tarifs concurrentiels par l'utilisation efficace et efficiente des ressources disponibles;

— d'optimiser l'utilisation des ressources par l'offre de services aux organismes publics;

— de maintenir une veille technologique dans le but de favoriser et de promouvoir l'utilisation d'équipements pouvant accroître la productivité.

En 1998-1999, le Centre a terminé l'implantation de tous ses ateliers mécaniques. Le CGER a obtenu un fond destiné au financement de ses activités. Un sondage a été réalisé auprès de la clientèle et le taux de satisfaction est de 91 %. Au 31 mars 1999, 91 ententes de services ont été conclues, dont 26 avec d'autres ministères et organismes que le ministère des Transports, représentant un montant annuel de 22 millions de dollars. Ces ententes ont une durée d'un an. Toutefois, elles peuvent chevaucher deux exercices financiers.

Par ailleurs, les études se poursuivent concernant le **Centre de signalisation,** qui fabrique les panneaux de signalisation routière. Elles visent à :

— définir et implanter le mode de gestion par résultats qui convient le mieux aux particularités de ce centre;

— contribuer à l'objectif gouvernemental de réduction du coût global du parc immobilier;

— maintenir le haut niveau de qualité et de compétitivité du Centre;

— réviser les façons de faire pour optimiser la production des produits.

Le secteur des activités immobilières fera également l'objet d'analyses afin d'évaluer l'opportunité d'implanter une unité autonome de service dans ce domaine.

À noter que les unités autonomes de services produisent un rapport annuel distinct du Ministère.

6A.3 Comité ministériel sur l'organisation du travail (CMOT)

Le Comité ministériel sur l'organisation du travail (CMOT), composé de représentants de l'employeur et d'associations d'employés, a atteint les résultats escomptés.

L'implantation des groupes de suggestions s'est poursuivie. En décembre 1998, on comptait au Ministère 26 groupes de suggestions qui ont formulé quelque 165 suggestions liées aux 4 objectifs visés par le CMOT, soit :

— établir les possibilités d'économies;

— améliorer l'efficacité des services à la population;

— maintenir la qualité de vie au travail des employés;

— permettre une utilisation optimale des employés.

6A.4 Autres démarches d'amélioration

• Les projets ISO

Depuis trois ans, le ministère des Transports du Québec procède à l'installation de systèmes qualité basés sur les normes de la famille ISO 9000.

À ce jour, quatre unités administratives du Ministère ont obtenu un enregistrement :

— à la norme ISO 9001 pour la conception de plans et devis de structures et de documents nécessaires à l'élaboration et à la mise à jour de manuels de conception;

— à la norme ISO 9002 et à l'ISO/CEI (*International Standards Organizatio–/Commission électrotechnique internationale)* Guide 25, pour les essais normalisés touchant les trois laboratoires;

— à la norme ISO 9003 pour les activités de déneigement, de déglaçage, de disposition de la neige et de communications sur l'état des routes (viabilité hivernale).

Trois autres unités administratives ont enclenché un processus pour obtenir un enregistrement consécutivement :

— à la rédaction d'un manuel qualité ISO 9002 touchant les produits et services reliés à l'entretien courant et périodique (le projet est en marche depuis environ un an et demi et la durée d'implantation devrait être d'environ deux ans);

— à l'implantation d'un système qualité ISO 9001 pour les activités de la géotechnique et de la géologie.

• La Gestion globale (GG)

Le Ministère a amorcé il y a cinq ans une démarche d'amélioration de la performance, en implantant le modèle de la Gestion globale. Celui-ci vise à répondre aux besoins et aux attentes des clients en considérant tous les éléments concernés par les systèmes de fabrication et de gestion. L'élément clé de ce modèle et l'atteinte des objectifs visés reposent sur la valorisation des personnes.

L'implantation de ce modèle est particulièrement avancée en ce qui concerne le domaine de l'exploitation du réseau routier.

L'approche véhiculée par cette démarche déborde progressivement vers d'autres secteurs, tels la gestion de projets, les systèmes de gestion des chaussées, le soutien à l'exploitation des infrastructures et la gestion stratégique.

Au cours de la dernière année, le Ministère a révisé près de seize processus administratifs afin d'améliorer ses façons de faire. Le Ministère voulait ainsi faciliter la gestion des ressources en diminuant les délais, en proposant des outils plus performants, en fournissant un meilleur service à la clientèle et en rendant disponibles les informations de gestion.

6A.5 Tableaux de bord de gestion

Le tableau de bord de gestion, comme outil d'information et d'alerte pour la prise de décision, alimente le gestionnaire dans sa gestion courante. Il assure le lien entre l'état planifié et l'état réalisé; c'est l'interface qui permet au gestionnaire, d'être informé de l'évolution de son programme, de ses activités ou de son plan, de reconnaître les écarts significatifs à l'égard des résultats escomptés et de prendre les décisions d'ajustement appropriées.

Le Ministère a poursuivi l'implantation des tableaux de bord dans les domaines suivants :

— la gestion des ressources humaines;
— la gestion des ressources financières;
— la gestion des ressources informationnelles;
— la programmation des travaux routiers;
— les contrats;
— le suivi des loyers;
— la programmation des activités de communication.

6A.6 Développement des personnes

Le Ministère, conscient de l'importance qu'il doit accorder au développement des personnes, a élaboré un cadre de gestion de l'expertise. Celui-ci vise à s'assurer de disposer en tout temps de l'expertise nécessaire à la réalisation et à la livraison de ses produits et services actuels et futurs et à lui permettre de jouer un rôle de leader dans le milieu des transports au Québec.

Ce cadre s'appuie sur l'orientation ministérielle qui vise à desservir efficacement la population par des services de qualité, en développant l'expertise du personnel dans les domaines stratégiques et essentiels à la réalisation de sa mission.

Au cours de cet exercice financier, le Ministère a dépassé son objectif ministériel de 2 % d'investissement de la masse salariale, en consacrant 5 824 092 $ à la formation de son personnel, soit 2,4 %. En ce qui concerne les orientations ministérielles de développement, 40 % du budget, soit 2 330 522 $, a été alloué à la formation en informatique et en bureautique et près de 20 %, soit 1 146 646 $, à l'acquisition de connaissances techniques reliées notamment au domaine du génie.

Tableau 10
Investissement en formation par catégorie d'emploi en 1998-1999

Catégorie d'emploi	Unités centrales ($)	Unités territoriales ($)	Total ($)
Cadres supérieurs	120 166	160 488	280 655
Cadres intermédiaires	5 789	339 325	345 115
Professionnels	656 928	974 901	1 631 830
Fonctionnaires	441 311	1 746 870	2 188 182
Ouvriers	3 198	1 337 025	1 340 224
Étudiants ou stagiaires	3 614	11 976	15 590
Non répartis *	8 898	13 598	22 496
Total	**1 239 904**	**4 584 183**	**5 824 092**

* Les montants s'appliquant à la catégorie « Non répartis » concernent les dépenses attribuées globalement à une unité administrative sans égard aux individus qui ont bénéficié des programmes de formation.

6B Gestion des ressources financières

Le contexte actuel étant encore marqué par la rareté des ressources et l'évolution constante des besoins, le Ministère se doit de poursuivre la réflexion entreprise lors de l'élaboration du plan stratégique couvrant les périodes de 1996-1997 et de à 1998-1999, afin qu'il puisse accomplir la mission qu'il s'est fixée. Les éléments caractéristiques de ce contexte sont une économie grandement influencée par les coûts de transport, l'augmentation des déplacements, l'étalement urbain, la maturité du réseau et des infrastructures, la révision de la participation fédérale aux transports maritime, ferroviaire et aérien.

Afin d'atteindre ses objectifs pour l'année 1998-1999 tout en respectant son plan de dépenses, le Ministère a adopté les priorités d'action suivantes :

— poursuite du rattrapage amorcé depuis deux ans en matière de conservation et d'amélioration du réseau routier;

— optimisation des interventions relatives à l'entretien et à l'exploitation de ses infrastructures;

— poursuite des efforts entrepris en matière de rationalisation des ateliers mécaniques et du parc de matériel roulant, avec la création d'une unité autonome de service;

— maintien du niveau d'intervention auprès du monde municipal, particulièrement en matière de financement d'infrastructures routières et de transport en commun;

— poursuite de l'engagement financier au niveau de l'offre de services spécialisés de transport : traverses maritimes et aériennes, route verte, etc.;

— poursuite des efforts entrepris en matière de simplification administrative, d'allégement de la réglementation, de connaissance des processus de production et des coûts de revient ainsi que développement de nouvelles formules de partenariat avec le secteur privé.

Au chapitre des revenus budgétaires, le Ministère a perçu un montant total de 690 775 932 $ provenant des sources suivantes : 666 675 606 $ des droits et permis (Société de l'assurance automobile du Québec), 486 415 $ de la signalisation, 3 494 582 $ de la vente de biens et services et 2 220 041 $ en recouvrement. De plus, le Ministère a poursuivi son objectif de disposer de biens immobiliers excédentaires, ce qui a généré des revenus de 3 268 487 $. Il a enfin procédé à un transfert d'actifs en faveur du Centre de gestion d'équipement roulant, pour un montant de 14 630 801 $.

Par ailleurs, les contributions du gouvernement fédéral inscrites aux revenus extrabudgétaires ont totalisé 265 704 $. Elles ont été faites dans le cadre du parachèvement de l'Entente quinquennale fédérale-provinciale 1993 sur le Programme stratégique d'amélioration routière. De plus, 1 207 107 $ ont été consacrés au volet d'aide au transport des marchandises du programme destiné à atténuer dans les régions touchées dont celle de l'Est-du-Québec, les effets négatifs sur les expéditeurs et à moderniser les réseaux de transport.

Dans le cadre du programme « Travaux d'infrastructures Canada-Québec », un montant de 149 000 $ a été réclamé au gouvernement fédéral pour sa contribution représentant un tiers des coûts admissibles. La gestion du volet I vise, entre autres, à permettre la réalisation de travaux de réfection, d'amélioration et de développement du réseau routier supérieur du Québec, dans le but de soutenir l'activité économique et de favoriser la création d'emplois de même que l'expérimentation de nouvelles technologies.

En ce qui concerne l'Entente entre le gouvernement du Québec et la Commission de la capitale nationale sur le programme stratégique d'amélioration routière dans le secteur québécois de la région de la capitale nationale, le montant réclamé, pour lesquels le gouvernement fédéral rembourse 50 % des coûts admissibles, s'élève à 5 173 490 $.

Finalement, une nouvelle entente a été conclue avec le gouvernement fédéral concernant une participation de ce dernier au projet de désenclavement de la communauté crie de Waskaganish par la réalisation d'un nouveau lien routier. Dans le cadre de cette entente, le Ministère a perçu la somme de 23 600 000 $, laquelle a été versée dans un compte créé spécialement pour ce projet.

6C Gestion des ressources matérielles

6C.1 Approvisionnement

En 1998-1999, le ministère des Transports a procédé à l'acquisition de biens pour un montant de 102,5 millions de dollars. En plus de la délégation relative aux achats locaux (achats inférieurs à 25 000 $), le Ministère exerce depuis 1997 une délégation additionnelle de l'ordre de 62 millions de dollars pour les produits qu'il utilise exclusivement tels que : bitume pour la construction routière, tuyaux de drainage, glissières de sécurité, matériaux de protection routière.

Dans le cadre de ses opérations, le Ministère a loué de la machinerie lourde avec opérateur pour un montant annuel d'environ 10 millions de dollars.

Le Guichet unique de qualification des produits et des fournisseurs du Ministère a pour but de fournir, par l'entremise de son processus d'évaluation technique, un accès plus direct aux fournisseurs désireux de lui proposer de nouveaux produits ou de nouvelles technologies qui lui permettront d'accroître sa productivité sur le plan des opérations d'entretien du réseau routier et, par la même occasion, la sécurité en matière de transport. Pour 1998-1999, 35 dossiers ont été soumis à l'évaluation technique.

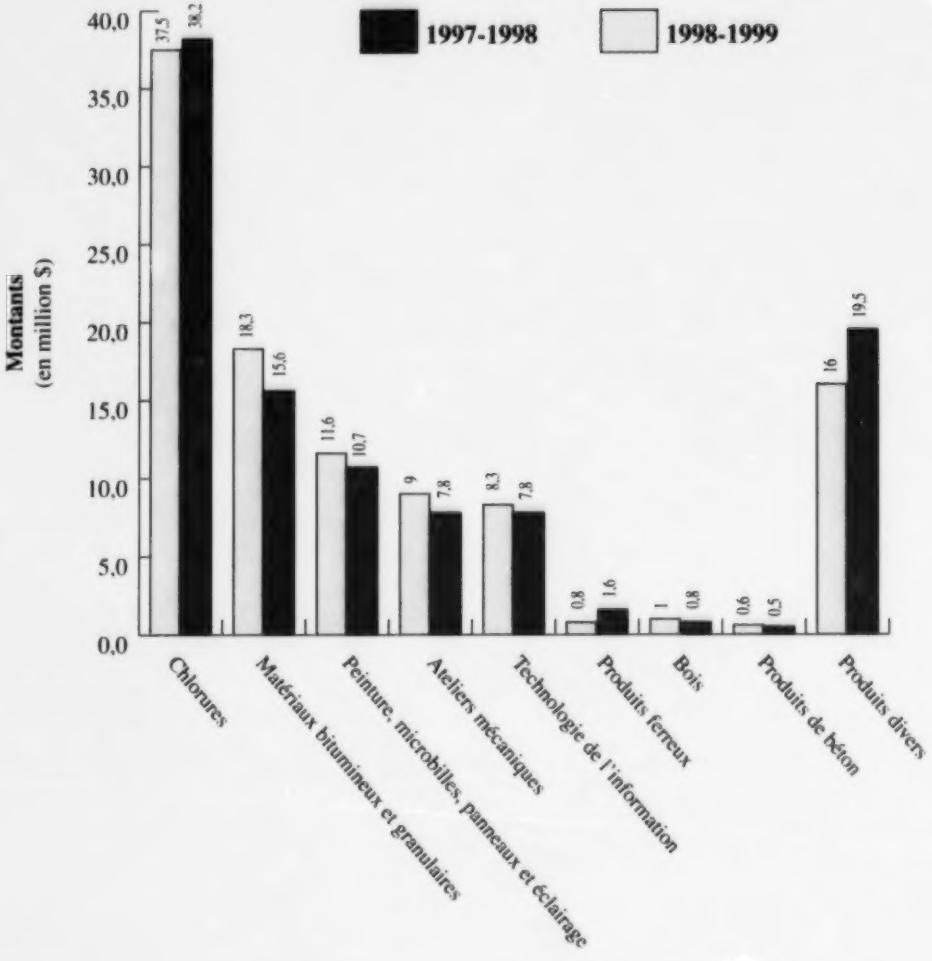
L'établissement de programmes d'homologation permet au Ministère de simplifier le processus d'octroi des contrats tout en respectant les règles en vigueur et les accords de libéralisation des marchés publics. L'homologation est l'acte par lequel le Ministère reconnaît officiellement la conformité d'un produit à des normes ou à des spécifications techniques préalablement établies.

Au cours de l'année 1998-1999, deux nouveaux programmes ont fait l'objet d'un avis public. Les listes des produits relatifs aux peintures pour les structures et pour le marquage de routes contiennent 120 produits homologués. Par la préapprobation, le Ministère atteste, après analyse d'un échantillon ou d'un dossier fourni par le fabricant, la conformité d'un produit aux normes ou exigences applicables. Une liste de 238 produits préapprouvés concernant les matériaux relatifs au béton de ciment, aux murs de soutènement et aux ponceaux en béton a été diffusée. Cette liste sert de référence pour le Cahier des charges et devis généraux dans lequel sont inscrits les produits homologués et préapprouvés exigés.

La qualification des fournisseurs est l'acte par lequel le Ministère reconnaît officiellement et conformément aux accords de libéralisation des marchés publics, la capacité des fournisseurs à répondre aux critères et exigences établis relativement à un produit spécifique. Le premier programme de qualification pour des panneaux à messages variables a permis d'établir une liste de fournisseurs auprès desquels des achats importants sont envisagés pour 1999-2000.

Le tableau 11 ci-après est révélateur des principaux achats effectués par le MTQ.

Tableau 11
Principaux achats effectués par le Ministère en 1997-1998 et 1998-1999* (M$)



* Dans le rapport annuel de 1997-1998, le total des achats représentait 109,7 M$. Avec la création du Centre de gestion des équipements roulants, un montant de 6,6 M$ pour l'acquisition d'équipements a été soustrait du montant initial portant ainsi le total des acquisitions pour l'exercice 1998-1999 à 102,5 M$.

6C.2 Contrats

Le Ministère a adjugé 943 contrats de construction pour des marchés totalisant 448,1 millions de dollars, 195 contrats de déneigement pour des marchés de 29,8 millions de dollars et 393 contrats de services professionnels pour des marchés de 50,9 millions de dollars.

Le nombre de contrats de construction s'est acccru de 25 %, alors que les prix totaux des marchés ont augmenté de 43 % par rapport à l'exercice précédent, le prix du marché se situant en moyenne à 96 % du montant estimé du contrat.

Parmi les contrats de construction, 205 ont été adjugés à prix tarifé pour la fourniture et la pose d'enrobés bitumineux. Cette modalité réglementaire peut s'appliquer aux contrats d'un montant estimé inférieur à 0,5 million de dollars et stipule, sous certaines conditions, que les travaux soient confiés à l'entrepreneur qui présente le prix le moins élevé en tenant compte des coûts de transport.

En ce qui concerne le déneigement, 78 contrats ont été conclus avec des municipalités pour un prix total de 3,2 millions de dollars et 117 avec des entrepreneurs pour un coût total de 26,6 millions de dollars, à savoir un total global de 29,8 millions de dollars, représentant 99,7 % de l'estimation du Ministère.

Les coûts relatifs aux contrats adjugés en matière de construction, de mesures relatives à l'hiver et de services professionnels sont publiés au tableau 12.

Tableau 12
Répartition des contrats adjugés en 1997-1998 et 1998-1999 (M$)

	Coût estimé	Prix des marchés	Nombre
Construction*			
1997-1998	335,6	313,6	753
1998-1999	466,0	448,1	943
Hiver**			
1997-1998	44,1	45,1	261
1998-1999	29,9	29,8	195
Services professionnels			
1997-1998	44,5	44,5	341
1998-1999	49,5	50,9	393
Total			
1997-1998	424,2	403,2	1 355
1998-1999	545,4	528,8	1 531

* La construction inclut les contrats de construction, de réfection et de services auxiliaires.

** La majorité des contrats de déneigement sont adjugés pour une année avec option de renouvellement pour les deux années subséquentes. Plus de 87 % des contrats incluent la fourniture des matériaux (sel et abrasifs) par l'entrepreneur ou la municipalité, selon un approvionnement libre ou auprès du Ministère.

Au chapitre des réclamations sur contrats, le Ministère a reçu 123 demandes relatives à des contrats de construction et d'entretien au cours de l'exercice financier 1998-1999, totalisant un montant de 7 370 488 $. Un total de 85 règlements à l'amiable ont été conclus avec les entrepreneurs pour un montant de 2 748 407 $. Dix réclamations ont été refusées par le Ministère parce qu'elles étaient sans fondement.

Par ailleurs, trois dossiers ont fait l'objet de neuf poursuites judiciaires au cours de l'exercice, dont sept relatives à un seul contrat concernant des sous-traitants impayés par l'entrepreneur. Par contre, huit poursuites judiciaires se sont terminées au cours de la même période, soit trois par règlement hors cour et cinq par jugement non contesté. Dans un des cas, la cour a totalement rejeté la demande de l'entrepreneur tandis que dans les quatre autres cas, elle a donné partiellement raison à l'entrepreneur pour un montant de 44 985 $ plus les intérêts sur des demandes totalisant 724 302 $ plus les intérêts.

Pour le présent exercice, on constate au tableau 13 une augmentation importante du nombre de réclamations reçues et du nombre de règlement conclus. Ces augmentations s'expliquent par la réception de 94 réclamations provenant des entrepreneurs en entretien d'hiver concernant la tempête de verglas de janvier 1998 et par le règlement de 63 réclamations relatives à des entrepreneurs en entretien d'hiver.

Tableau 13
Réclamations sur contrats en 1997-1998 et 1998-1999 (M$)

	Contrats finalisés[1]				Réclamations reçues — Règlements conclus[2]				
Année	Nombre	Montant signés	Montant total	%[3]	Nombre	Montant réclamé	Nombre	Montant	%[4]
1997-1998	676	279,9	288,0	102,9	51	12,8	37	2,6	0,9
1998-1999	697	347,7	357,3	102,8	123	7,4	85	2,7	0,8
Moyenne	**687**	**313,8**	**322,7**	**102,9**	**87**	**10,1**	**61**	**2,7**	**0,9**

1. Contrats de construction et d'entretien (contrats de services auxiliaires non inclus).
2. Le montant total des règlements conclus en réclamation peut être supérieur au montant total réclamé au cours du même exercice puisque le règlement d'une réclamation survient souvent dans l'année suivant sa réception et parfois quelques années plus tard.
3. Pourcentage du montant final par rapport au montant de la signature.
4. Pourcentage du montant des règlements conclus en réclamation par rapport au montant des contrats finalisés dans la même année.

6C.3 Immeubles

Le loyer payé en 1997-1998 était de 37,4 millions de dollars, alors qu'en 1998-1999, il a été de 36,6 millions, soit une diminution de 2,2 % par rapport au budget de l'exercice précédent.

Le parc immobilier du ministère des Transports est constitué de 208 ententes d'occupation avec la Société immobilière du Québec et d'un nombre presque équivalent de propriétés du Ministère. Une des priorités pour les prochaines années sera d'établir la valeur et l'état de ces propriétés.

Plusieurs projets d'aménagement, de déménagement et de construction ont été réalisés au cours de l'année 1998. De plus, le Ministère a profité de l'occasion qui s'offrait à lui de disposer à nouveau d'une place d'affaires au centre-ville de Montréal, tout en diminuant ses coûts de loyers et en rétrocédant des espaces occupés au 35, rue de Port-Royal.

Par ailleurs, plusieurs centres de services ont été réaménagés, nécessitant dans la plupart des cas des rétrocessions d'espaces et une cohabitation avec d'autres ministères et organismes.

Tableau 14
Gestion des immeubles

	Nombre d'ententes avec la SIQ	Superficie (000m²)	Montant du loyer 1998-1999 (M$)
Édifices centraux	13	39,5	9,7
Direction générale de l'Ouest	53	79,7	8,3
Direction générale de Montréal	18	34,6	4,2
Direction générale de Québec et de l'Est	66	102,0	9,0
Centre de gestion de l'équipement roulant	58	55,1	5,4
Total	**208**	**310,9**	**36,6**

6C.4 Télécommunications

Les dépenses en télécommunications ont totalisé 7,87 millions de dollars, soit une augmentation de 1,12 million par rapport à l'exercice précédent.

En communications mobiles, des projets de localisation de véhicules affectés aux opérations de viabilité hivernale ont été amorcés dans les directions territoriales de l'Est-de-la-Montérégie, de Chaudière-Appalaches et de Québec. Ces projets de système téléphonique privé (GPS) favoriseront la mise à l'essai de nouvelles techniques de cueillette d'information.

Par ailleurs, des travaux ont été réalisés en vue d'améliorer le réseau de communication informatique par l'augmentation de la vitesse des liens de transmission des données ainsi que l'achat d'équipements. De plus, en téléphonie, le Ministère a procédé à l'acquisition et à l'ajout de fonctions pour de petits systèmes téléphoniques territoriaux.

Enfin, en 1998-1999, une étude-conseil a été entreprise afin de réévaluer les services de communications mobiles offerts au Ministère. Cette réévaluation devrait permettre de répondre à la fois aux besoins des activités du Ministère et aux impératifs technologiques.

Tableau 15
Évolution des dépenses en matière de télécommunications pour 1997-1998 et 1998-1999 (000$)

Activités	1997-1998	1998-1999
Téléphonie et interurbains	2 240,5	2 360,0
Communications mobiles	2 514,4	3 263,9
Communications informatiques (liens dédiés et commutés, modem)	1 892,5	2 100,8
Téléservices (télécopieurs)	133,5	135,0
Expertise-conseil		42,5
Escompte*	(26,2)	(24,6)
Total	**6 754,7**	**7 877,6**

6D Ressources informationnelles

L'année 1998-1999 est la dernière année d'investissements du plan triennal 1996-1999 en gestion des ressources informationnelles. Ce plan avait comme principaux objectifs :

— la modernisation de la gestion opérationnelle des infrastructures de transport;

— la modernisation de la gestion financière et comptable;

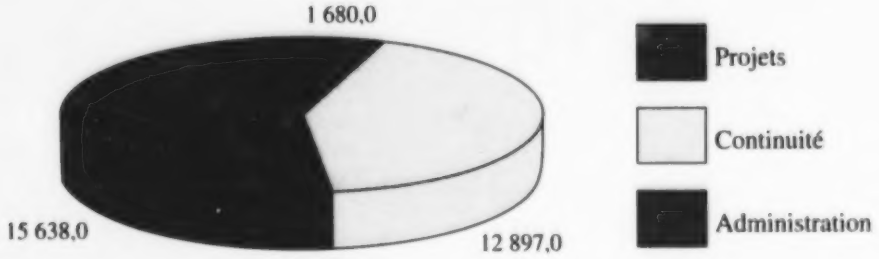
— l'adaptation de l'ensemble de l'environnement informatique pour un passage harmonieux à l'an 2000;

— l'implantation d'un nouveau réseau informatique stable et performant;

— le maintien du niveau d'investissement dans les services correspondants, tout en adaptant ces services aux nouveaux besoins de la clientèle.

Pour 1998-1999, l'ensemble des investissements s'établit à 30 215 millions de dollars répartis globalement de la façon suivante :

Tableau 16
Répartition de l'investissement (ressources informationnelles) (000$)



En plus des travaux amorcés pour la modernisation de la gestion opérationnelle, de nombreux défis doivent être relevés. Il s'agit entre autres de la gestion intégrée des ressources (GIRES) et de la gestion par résultats (reddition de comptes). Ces deux éléments constituent la locomotive des changements qui solliciteront l'ensemble de la Fonction publique pour les années à venir.

Pour l'exercice 1998-1999, les principales réalisations ont été les suivantes.

• Le réseau de télécommunication informatique

L'implantation de la plate-forme Windows NT a été réalisée pour toutes les unités administratives. Cette implantation a fourni l'occasion d'offrir à l'ensemble des usagers un nouveau service de courrier, OUTLOOK, ce qui a permis de normaliser et d'optimiser les échanges électroniques au Ministère.

Comme prévu, la topologie de réseau du Ministère de type Token-Ring a été remplacée par une topologie de réseau commuté Ethernet/Fast Ethernet. Ces changements ont permis d'améliorer de façon significative la stabilité et la performance du réseau. L'opération sera entièrement complétée en 1999.

Comme convenu dans une entente de services avec le Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER), l'implantation de l'environnement technologique a été instaurée et le branchement de ses unités satellites sera complété en 1999, ce qui permettra au CGER d'être entièrement opérationnel sur le plan technologique.

• Le passage à l'an 2000

Pour réaliser le passage à l'an 2000, l'ensemble des actifs informatiques du Ministère, à savoir les systèmes informatiques (logiciels et matériels) de même que les équipements spécialisés, a fait l'objet d'un inventaire systématique et d'un plan d'intervention spécifique.

Au 31 mars 1999, le dossier était réalisé à 57 % et évalué à 4 millions de dollars. La fin des travaux et les

essais de mise en œuvre ont été fixés au 30 juin 1999, sauf pour les systèmes de gestion des activités immobilières qui ont été remplacés par un progiciel dont l'installation sera complétée en octobre 1999.

La solution administrative et informatique pour l'exploitation des infrastructures de transport

Cinq projets ont été démarrés.

• Manuel d'organisation du travail en exploitation

Élaboré pour répondre aux besoin des centres de services de gestion opérationnelle, ce manuel sera diffusé et implanté à l'automne 1999. Ce projet était un préalable à l'implantation des outils informatiques d'exploitation.

• Ajustements au système de gestion des coûts d'entretien des routes (CER)

L'objectif de ce projet est d'automatiser la production d'une partie des lots de travail en centre de services et d'assurer un support informatique à la préparation de la planification saisonnière.

Les améliorations au système seront complétées en juillet 1999 et implantées en septembre 1999.

• Choix d'un progiciel pour la gestion intégrée de l'exploitation des infrastructures de transport

Projet clés de l'ensemble de la SAI, il a pour objectif de fournir un progiciel intégré pour répondre aux processus d'exploitation décrits dans le manuel d'organisation du projet.

L'architecture des processus et des fonctions a été réalisée. Des fournisseurs ont été sélectionnés et leur produit évalué à l'aide de prototypes et de bancs d'essais en milieu de travail. Le produit retenu au terme de ces essais est « INTÉGRAL » de la firme québécoise Consultik.

Une conception administrative du projet sera présentée pour approbation, en juin 1999, au Comité de gestion du Ministère et, par la suite, au Conseil du trésor.

• Entrepôt de données en exploitation

Ce projet a pour but de doter les centres de services d'un entrepôt sectoriel de données touchant l'ensemble des activités d'exploitation, aux fins de gestion de la performance et des résultats.

Les travaux réalisés ont permis de définir les indicateurs opérationnels et de gestion qui seront exploités. Un rapport, prévu en juin 1999, précisera les données versées à l'entrepôt, les indicateurs produits et la source des données.

• Guides et normes sur intranet

En plus des processus de travail (manuel d'organisation) et du progiciel intégré de gestion de l'exploitation, la SAI a prévu l'implantation sur intranet de guides et normes appuyant les opérations d'exploitation sur le territoire (ex. : dessins normalisés, devis type, formulaires électroniques, etc.).

L'établissement des guides et normes prioritaires est complété de même que la définition du gabarit sur intranet. L'année 1999 (avril à décembre) servira à établir des prototypes qui seront testés sur des sites pilotes avant leur implantation à compter de l'an 2000.

La solution administrative et informatique géomatique

En plus de la poursuite du projet de gestion des chaussées, cinq projets ont été amorcés.

• Banque géographique routière (BGR)

La BGR est au cœur de la SAI puisqu'elle constitue la base sur laquelle sera représenté l'ensemble des données du Ministère au moyen d'outils « géomatiques » d'exploitation. Elle gère le sectionnement du réseau routier, les découpages administratifs et territoriaux ainsi que les données d'habillage cartographique.

L'analyse des besoins de traitement est complétée et un prototype devant préciser le mode de fonctionnement de la BGR est en préparation.

• Intégration technologique de la géomatique

Ce projet a pour objectif de définir l'infrastructure technologique requise pour soutenir le développement et l'exploitation du réseau. L'orientation qui a été retenue et approuvée est la gamme GÉOMÉDIA.

• Gestion de l'information corporative

Ce projet avait pour objectif fondamental de créer une unité administrative responsable de l'établissement et de la définition des composantes de l'information corporative au Ministère. Ainsi, le Service de la gestion de l'information corporative a été créé. Ses ressources, en collaboration avec la Direction des technologies de l'information (DTI), définissent l'entrepôt de données corporatives et appuient la SAI quant à la définition des données.

- **Inventaire des infrastructures de transport**

Cet inventaire constitue la base de connaissance des activités opérationnelles du Ministère. Tous les éléments d'infrastructures y seront consignés pour l'exploitation et la représentation cartographique. Le projet est au stade du démarrage.

- **Système de gestion des chaussées**

Ce projet a comme objectif d'implanter un progiciel de gestion de chaussées (TRDI) pour appuyer l'élaboration des stratégies d'intervention sur le réseau routier supérieur.

Depuis les deux dernières années, un produit a été sélectionné à la suite de bancs d'essais. L'implantation du progiciel a débuté en janvier 1999 par des essais avec un groupe d'utilisateurs. L'infrastructure technologique est présentement testée, de façon à ce que l'ensemble des utilisateurs dispose du produit cet automne.

La solution administrative et informatique, gestion financière, comptabilité et programmation

Dans le cadre de la réforme de la comptabilité gouvernementale et de la volonté ministérielle de remplacer l'approche administrative et de contrôle actuelle par une approche de gestion par résultats, la SAI gestion financière, comptabilité et programmation a été démarrée.

La solution a été configurée. Elle comprend la définition des problématiques, les objectifs poursuivis, les projets à réaliser, les bénéfices escomptés et les besoins de financement. Cette solution compte 26 projets tant comptables qu'opérationnels dont la réalisation s'échelonnera jusqu'en 2003-2004. Elle nécessitera un investissement global de 26 millions de dollars.

6E Mécanismes et contrôles de vérification et d'enquête

6E.1 Vérification interne

Depuis la fin des années 1980, la fonction vérification interne au gouvernement du Québec est définie, selon la directive 170407 du Conseil du trésor en date du 4 avril 1989, comme étant une fonction d'appréciation, indépendante des mécanismes de contrôle incorporés à la gestion régulière, ayant pour objet de vérifier si les ressources humaines, financières, informationnelles et matérielles sont gérées conformément aux lois, règlements et directives. La vérification porte également sur l'efficience et l'économie dans l'utilisation des ressources et sur les mécanismes de gestion.

Au cours du dernier exercice financier, le Ministère a procédé à une redéfinition de ses produits et services et à une mise à jour de ses procédés en matière de vérification interne. Aussi, afin de bien faire connaître sa mission, de démystifier sa fonction et de maximiser son apport à l'organisation, cette information a été diffusée à toutes les unités du Ministère.

Quant à la mesure de sa performance, le Ministère a fait siens les indicateurs de performance développés par le Comité des responsables de la vérification interne au gouvernement du Québec, en débutant l'implantation des divers indicateurs regroupés en catégories de résultats, d'impacts et de gestion.

En ce qui concerne les activités du Ministère ayant fait l'objet de vérification, il faut mentionner les suivants.

• Sous l'aspect conformité aux lois, aux règlements, aux directives et aux politiques :

— les activités d'achat et de location des biens;

— les réclamations relatives aux ententes avec le gouvernement fédéral;

— la gestion des matières dangereuses;

— la gestion des matières dangereuses résiduelles;

— la sécurité informatique.

• Sous l'aspect de l'utilisation économique et efficiente des ressources du Ministère :

— la mise en œuvre de la politique de sécurité routière;

— le cadre de gestion des technologies de l'information;

— le remplacement des IBM 8100.

L'ensemble des recommandations formulées aux rapports de vérification interne a été mis en œuvre par les unités concernées, dont 73 % à l'intérieur d'un délai de six mois.

6E.2 Enquêtes

Le mandat du Service des enquêtes consiste à assurer la prévention des anomalies, fraudes et autres actes malhonnêtes, en proposant des mesures de nature à favoriser un meilleur contrôle administratif et physique. Son mandat lui permet aussi de procéder aux recherches ou enquêtes relatives à tout acte suspect posé par des fonctionnaires ou mandataires, à toute pratique non conforme aux lois et règlements et à tout acte mettant en cause la propriété du Ministère.

Durant l'année 1998, le Ministère a concentré ses efforts sur le renforcement de la sécurité physique de ses biens les plus susceptibles d'être l'objet de vols. Des mesures de sécurité adaptées ont donc été mises en place.

Le Ministère a aussi porté une attention particulière à l'administration des contrats d'entretien d'hiver ainsi qu'à la concurrence qui doit nécessairement s'exercer lors de l'attribution de ces contrats.

Enfin, le Ministère a collaboré à assurer un traitement complet des plaintes en provenance du public qui nécessitaient des enquêtes plus poussées.

Relations avec les partenaires et usagers
7A Campagnes d'informations et de publicité

Campagne de sécurité en conditions hivernales

Le Ministère a diffusé cette année encore, une campagne de publicité sur la Sécurité routière en conditions hivernales, sous le thème *Ralentissez, l'hiver peut vous piéger!* Cette campagne s'inscrivait dans la poursuite des objectifs que s'étaient donnés le Ministère et ses partenaires en vue d'améliorer de 25 % le bilan routier pour l'an 2000, objectif qui a d'ailleurs déjà été atteint en ce qui concerne la réduction des accidents mortels sur les routes.

Utilisant la radio comme média principal, la campagne incluait aussi de l'affichage sur le réseau routier et divers moyens de communication, dont un encart publicitaire dans la revue *Protégez-vous*, tiré à plus d'un demi-million d'exemplaires. La dernière campagne a aussi marqué l'arrivée d'un nouveau partenaire, Unipneu, une entreprise exclusivement dédiée à la vente de pneus, qui a contribué à la diffusion d'informations plus techniques sur les caractéristiques des pneus d'hiver.

Après avoir longtemps privilégié une approche humoristique, le Ministère a opté cette année pour un ton résolument plus sérieux, en présentant des mises en situations réalistes, voire dramatiques. L'étude d'impact publicitaire réalisée à la fin de la diffusion de cette campagne a révélé que la population était particulièrement réceptive à cette nouvelle approche.

Les quatre messages principaux diffusés à la radio visaient à convaincre les conducteurs de munir leur véhicule de quatre pneus d'hiver, de maintenir une plus grande distance par rapport aux autres véhicules, d'être vigilants même par beau temps et de se méfier des risques invisibles.

Application de la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds

Adoptée en juin 1998, *la Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds*, en plus de rendre obligatoire l'inscription à la Commission des transports du Québec, prévoit le suivi et l'évaluation du comportement des utilisateurs de véhicules lourds sur la route et en entreprise ainsi que l'imposition de sanctions à ceux dont le comportement est jugé insatisfaisant. Les objectifs de la loi sont d'accroître la sécurité routière de tous les usagers de la route et d'assurer la protection du réseau routier.

En 1998-1999, le ministère des Transports a instauré une campagne d'information sous le thème *« Feu vert ou feu rouge... à vous de choisir ! »*. Cette campagne d'information portant sur cette nouvelle loi a été réalisée conjointement avec la Commission des transports du Québec et la Société de l'assurance automobile du Québec. Elle a incité plus de 50 000 utilisateurs de véhicules lourds à s'inscrire au Registre des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds.

Campagne sur le partage de la route entre cyclistes et automobilistes

La pratique du vélo connaît une popularité croissante au Québec depuis quelques années; on évalue actuellement à près de 5 millions d'unités le parc québécois de vélos.

Lancée en mai 1999 sous le thème *Partageons la route*, cette campagne, menée en collaboration avec la Société de l'assurance automobile du Québec, traite des divers types d'aménagements cyclables que l'on retrouve au Québec, de la signalisation, des comportements sécuritaires à adopter à vélo ainsi que de l'équipement réglementaire requis. Soulignons la collaboration à l'émission «VÉLO MAG», diffusée à la télévision de Radio-Canada et la participation du Ministère à différents événements publics partout au Québec. Des panneaux d'affichage, aux couleurs de la campagne, ont également été installés aux abords des accotements asphaltés sur certaines routes du Québec.

Autres campagnes

La popularité de la motoneige a amené le Ministère a mener, de nouveau cette année, une campagne d'information afin de sensibiliser les adeptes de ce loisir aux règles de sécurité et aux obligations découlant de la *Loi sur les véhicules hors route*. Réalisée en partenariat avec la Fédération des clubs de motoneige du Québec, la Sûreté du Québec et la société Bombardier, cette campagne, ayant pour thème *« Y a des limites ! Pas d'excuses pour les excès ! »*, traitait plus particulièrement de vitesse excessive, d'alcool au volant et d'imprudence.

Le Ministère a également déployé différents moyens d'information à l'intention des usagers des principaux chantiers routiers pour les inciter à adopter un comportement sécuritaire à leur approche.

D'autres interventions, de moindre envergure ont touché les utilisateurs de véhicules tout terrain soumis aux dispositions de la *Loi sur les véhicules hors route*.

Relations avec les médias et les usagers

Le Ministère, encore cette année, a organisé de nombreuses conférences de presse sur divers thèmes liés à ses mandats. Notons la conférence de presse sur l'annonce du projet de réfection de la « Grande côte des Éboulements », les conférences de presse nationales et régionales pour l'annonce des investissements routiers du Ministère et celle pour la campagne d'information sur la *Sécurité en conditions hivernales*. Soulignons également la conférence de presse tenue dans le cadre du Projet véhicules électriques – Montréal 2000, où le Ministère agit à titre de coordonnateur gouvernemental et d'utilisateur de véhicules électriques.

Adaptation des systèmes à l'an 2000

Depuis le début de l'année, une série de mesures ont été mises de l'avant afin que nos principaux systèmes informatiques et non informatiques soient en mesure de franchir harmonieusement le cap de l'an 2000. Des efforts ont ainsi été consacrés à renseigner les gestionnaires, le personnel du Ministère et les partenaires concernés sur les problèmes reliés au passage à l'an 2000 pour les systèmes jugés stratégiques et critiques ainsi que sur les travaux réalisés à cet égard.

Sites Internet et intranet

Le Ministère a continué de contribuer au développement du réseau Internet gouvernemental par sa participation aux tables de concertation sur les affaires et sur le territoire ainsi qu'aux rencontres des «webmestres» gouvernementaux. De plus, il a poursuivi l'enrichissement de son site Internet en y ajoutant de l'information générale et technique. À titre d'exemple, la présentation des grands chantiers routiers a été améliorée et simplifiée.

Édition et diffusion

Le Ministère a édité et diffusé un grand nombre de documents d'information ou de nature technique sous forme de dépliants, de manuels, de brochures, d'affiches, de documents audiovisuels, de communiqués et de bulletins. Il a, notamment, finalisé la préparation de la nouvelle édition, en français et en anglais, du tome V *Signalisation routière*, qui paraîtra au début de l'été 1999.

Les congrès

Américana 1999

Le ministère des Transports a participé à Americana 1999, une exposition portant sur les technologies environnementales, qui regroupait 7 508 participants dont 1 418 délégués inscrits aux 270 conférences scientifiques et techniques ainsi que plus de 370 sociétés exposantes.

Présent à titre d'exposant, le Ministère a su intéresser les nombreux visiteurs à trois interventions dans le domaine de l'environnement :

— l'aménagement d'un marais à Touraine, près de Gatineau;

— les écrans atténuateurs de bruit et la Politique sur le bruit routier;

— le projet Véhicules électriques - Montréal 2000.

Ces interventions illustrent qu'il est possible de conjuguer harmonieusement environnement et transports.

Sommet mondial de la nordicité

Le Ministère a aussi participé très activement au premier Sommet mondial de la nordicité, laquelle participation s'est avérée essentielle pour accroître la crédibilité de cette première édition. Le Ministère a profité de l'occasion pour présenter aux nombreux congressistes ainsi qu'aux visiteurs son expertise et ses réalisations dans le domaine de la viabilité hivernale.

Autres expositions et congrès

Comme par les années antérieures, le Ministère a participé, à titre d'exposant, à de nombreux salons ou expositions dans les différents domaines liés à ses mandats.

7B Plaintes et demandes de service

Pour la troisième année d'entrée en vigueur de la Politique sur la gestion des plaintes, le Ministère a enregistré 5 643 plaintes et demandes de service en 1998-1999, soit une augmentation de 26 % (4 477) par rapport au dernier exercice financier. Toutes les plaintes ont été analysées et réglées au cours de cette même période. Cette augmentation s'explique, en partie, par le fait que la Politique sur la gestion des plaintes est de plus en plus appliquée dans les unités administratives.

L'exploitation du réseau routier a fait l'objet de 73 % des plaintes, soit 4 101, les systèmes de transport de 11 % des plaintes, soit 611, la sécurité routière en a reçu 9 % , soit 506, et l'administration générale 1 % soit 58. Ces plaintes sont formulées par les utilisateurs dans une proportion de 66 %.

Enfin, le délai moyen pour traiter les plaintes a été de 3,2 jours.

7C Accès à l'information

En 1998, 56 demandes d'accès à l'information ont été acheminées au Bureau du responsable de l'accès aux documents et de la protection des renseignements personnels. La majorité de ces demandes (87 %) concernaient les documents administratifs du Ministère. Les plans, les contrats, les soumissions, les appels d'offres et les rapports ont été les plus sollicités. En revanche, peu de documents contenant des renseignements nominatifs (13 %) ont fait l'objet de demandes d'accès.

Par ailleurs, le rapport d'enquête de la Commission d'accès à l'information (CAI), qui portait sur la sécurité et la confidentialité des renseignements personnels dans l'appareil gouvernemental (1998), a fourni au Ministère une liste détaillée de dix-huit recommandations. Chaque recommandation a fait l'objet d'une évaluation et d'une analyse rigoureuse afin de mettre en application un plan d'action capable de répondre aux exigences de la CAI.

Le suivi de ces recommandations a amélioré le caractère préventif de la transmission de renseignements personnels et a respecté les directives soumises aux ministères et organismes publics par la CAI.

De plus, afin d'améliorer les pratiques administratives en vigueur au Ministère et de donner suite aux recommandations du CAI, le responsable ministériel a instauré un projet de sensibilisation du personnel d'encadrement et des employés qui ont à consulter des documents à caractère nominatif. La réalisation de cette campagne de sensibilisation est prévue pour l'automne 1999.

7D Liaison avec les partenaires et les usagers

Le Ministère entretient, de façon soutenue, des relations avec ses partenaires et les usagers du réseau. Il le fait au moyen de diverses activités de consultation, de rencontres, de colloques ou d'échanges de toute nature. Outre, bien entendu, les relations directes avec les quelque sept millions de Québécois et de Québécoises qui utilisent, à un moment ou à un autre de l'année, le réseau routier, le Ministère cultive également des liens étroits avec le milieu gouvernemental, le monde municipal, les associations reliées à tous les aspects du transport des personnes et des marchandises, les entrepreneurs, le milieu de la recherche et les services policiers.

Relations avec les organismes gouvernementaux

8A Vérificateur général

Au cours de l'année, le ministère des Transports s'est assuré que toute l'information nécessaire soit mise à la disposition du Vérificateur général dans le cadre de la réalisation de ses mandats et que toutes les questions soulevées par celui-ci reçoivent les réponses les plus claires et complètes possible.

C'est donc dans un climat de collaboration que les deux organismes ont échangé de l'information sur leur programmation respective de vérification. Cette collaboration a favorisé une plus grande efficacité du travail réalisé, en éliminant les dédoublements et en permettant d'analyser un plus grand nombre d'activités du Ministère.

Chaque projet de rapport du Vérificateur général a été présenté au Ministère dans ce même contexte de collaboration, permettant d'effectuer la validation au sein de l'organisation et d'assurer l'exactitude des constatations et la conformité des recommandations émises. Cette validation a également permis de recueillir les commentaires du Ministère, lesquels sont inclus dans les rapports du Vérificateur général.

8B Coroner

En 1998-1999, 407 accidents mortels sont survenus sur le réseau routier régi par le Ministère. Le lieu de chacun de ces accidents a fait l'objet d'un examen par des spécialistes en sécurité routière du Ministère. Le coroner en chef a transmis 60 rapports d'investigation se rapportant à des accidents survenus au cours de l'année ou avant 1998.

Ces rapports contiennent 86 recommandations à l'intention du Ministère. De ce nombre, 21 portent sur des corrections à apporter à la signalisation verticale, 15 concernent des corrections à la géométrie des routes et 10 s'appliquent à l'amélioration de la concertation. Les autres recommandations émises par les coroners concernent, par ordre d'importance : les abords de route, la surface de roulement et les accotements. À ce jour, plusieurs des correctifs proposés dans les recommandations ont été réalisés.

8C Protecteur du citoyen

Le Rapport annuel 1997-1998 du Protecteur du citoyen révèle que cinq plaintes impliquant le Ministère étaient fondées et ce, sur un total de 2 580 plaintes formulées à l'endroit du gouvernement.

Depuis 1992-1993, où il y a eu 33 plaintes fondées, leur nombre a chuté d'année en année. Bien que ce constat soit encourageant, le Ministère doit faire preuve d'initiative car, en sa qualité d'organisme dispensant des services directs à la population, il doit veiller à respecter les exigences de la *Proposition de loi sur la gestion gouvernementale*. Celle-ci consiste à rendre publique une déclaration concernant des objectifs de qualité des services offerts. Par ailleurs, le Ministère doit veiller à appliquer le plus strictement possible le Pacte social du Protecteur du citoyen.

8D Affaires intergouvernementales canadiennes

Le Secrétariat général (SG) assure la coordination des interventions du Ministère à l'extérieur du Québec avec celles du Secrétariat des affaires intergouvernementales canadiennes. Le Ministère vise ainsi à exiger le respect de ses compétences et à en revendiquer le plein exercice, dans le but d'obtenir une juste part des dépenses fédérales ainsi qu'une juste compensation en cas de retrait du gouvernement central.

La Conférence des ministres responsables des transports et de la sécurité routière ainsi que le Conseil des sous-ministres se sont réunis à quelques reprises au cours du dernier exercice financier, soit à Ottawa au début mai, à Edmonton à la fin mai et à Régina à la mi-septembre. Le Ministère était représenté et a participé à ces événements.

De façon générale, les sujets de discussion et d'information qui soulèvent le plus d'intérêt se concentrent autour des questions suivantes : l'arrimage des charges, les poids et dimensions des véhicules lourds, la politique routière nationale, les changements climatiques, la réduction des gaz à effet de serre et le transport interurbain.

8E Relations internationales

Le Ministère continue à être très actif sur le plan international quant à l'accueil de délégations étrangères, aux études et analyses de projets de recherche, à la réalisation et à la diffusion de produits, au transfert de connaissances, aux prêts de personnel, aux ententes de partenariat avec le secteur privé, aux lettres de référence, aux expériences pilotes, aux activités de perfectionnement et aux missions.

À elles seules, les activités de perfectionnement ont généré 54 déplacements à l'extérieur du Québec. Elles avaient pour but la participation du Ministère à des congrès, colloques, conférences, symposiums et forums.

De plus, le Ministère a réalisé quatre missions. La première s'est déroulée à Nancy, en France; elle portait sur la vérification des méthodes de dimensionnement au gel-dégel des chaussées. La seconde mission a été réalisée au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse. Elle avait pour but de mieux connaître le partenariat entre le public et le privé dans l'élaboration et la mise en œuvre d'une concession pour la conception, la construction, l'exploitation et le financement d'autoroutes.

Une troisième mission commerciale portant sur la géomatique s'est déroulée en Roumanie. Quant à la dernière, il s'agissait d'une mission humanitaire à Corail en Haïti pour résoudre des problèmes d'égouts pluviaux.

Le Ministère a aussi soutenu l'effort gouvernemental en participant à deux événements majeurs, soit le « Printemps du Québec en France et le « Sommet mondial de la nordicité ».

En ce qui concerne le premier événement, des activités sous-jacentes ont retenu l'attention du Ministère et sollicité sa participation. Il s'agit d'abord d'une exposition permanente ainsi que d'une série de treize sessions thématiques dont l'une portait sur les technologies en transport. La participation du Ministère au Centre d'affaires s'est d'abord traduite par la fourniture de certains éléments de l'exposition. Par la suite, des représentants du Ministère ont été chargés de participer directement à la session thématique en transport et d'accompagner les entreprises québécoises lors de leurs échanges avec des partenaires français potentiels.

Pour ce qui est du « Sommet mondial de la nordicité », qui s'est tenu du 2 au 5 février 1999, différents aspects ont suscité l'intérêt et la participation du Ministère. D'abord, le thème de la conception des structures de chaussées en situation de gel et, ensuite, la viabilité hivernale, qui met en évidence les préoccupations de service aux usagers et de sécurité routière. L'augmentation des renseignements disponibles sur les conditions d'enneigement du réseau routier grâce à l'utilisation d'un système météoroutier a été également discutée. Le Ministère a profité de l'exposition tenue en marge de l'événement pour mettre en évidence son expertise et ses réalisations.

Par ailleurs, le Ministère est un membre actif de l'Association mondiale de la route (AIPCR), et il siège au sein de nombreux comités et groupes de travail. Cette participation permet :

— une reconnaissance de la communauté routière québécoise;

— une veille;

— un développement de réseaux;

— un soutien et une promotion pour le secteur privé; technologique active dans des domaines stratégiques pour le Québec;

— une visibilité à l'intérieur de la revue *Routes/Roads*.

8F Affaires autochtones

Dans un document d'orientation intitulé « *Partenariat-développement-actions* », le Québec a fait savoir, au printemps 1998, qu'il entendait favoriser le développement économique des autochtones en leur facilitant, notamment au moyen d'ententes, l'autogestion de certaines activités sur des territoires déterminés.

Deux ententes majeures ont été signées en ce sens. D'abord, le Ministère a confié au Conseil de bande de Waskaganish la maîtrise d'oeuvre du projet de construction et d'entretien de la route d'accès reliant la route de Matagami-Chisasibi à la communauté crie de Waskaganish. Il s'agit d'un projet de 45 millions de dollars dont la réalisation s'échelonnera sur trois ans.

Une autre entente sectorielle sur le transport et les droits d'usage a été signée avec le Conseil Mohawk de Kahnawake. Cette entente règle la question des droits d'usage et le partage des responsabilités relatives à la gestion du réseau routier. Elle prévoit le versement d'une indemnisation du Québec à Kahnawake pour l'utilisation de son territoire sur les routes 132, 138 et 207. Kahnawake sera pleinement responsable de la gestion des routes situées sur son territoire. L'entente prévoit aussi des arrangements pour améliorer le transport en commun.

8.G Commission de la capitale nationale du Québec (CCNQ)

En juin 1998, le gouvernement du Québec a rendu publique sa politique relative à la capitale nationale, à la suite de la décision 98-191 du Conseil des ministres. Cette politique a pour but de promouvoir la capitale, reconnue comme destination touristique exceptionnelle et joyau du patrimoine mondial, d'affirmer l'identité québécoise sur les plans national et international et d'accorder une attention particulière à son développement économique.

Cette politique énonce deux orientations stratégiques :

— affirmer Québec comme capitale nationale;

— assurer le développement, la consolidation et la diversification de l'économie de la capitale.

Les orientations de la politique sont soutenues par six axes dont deux concernent plus directement le Ministère :

— **axe 3, la mise en valeur de la capitale du Québec;**

— **axe 5, les conditions nécessaires au développement, à la consolidation et à la diversification de l'économie.**

Afin de répondre aux engagements du gouvernement en ce qui a trait à la politique relative à la capitale nationale, le Ministère a élaboré un plan d'action réparti sur une période de trois ans (1998-2001).

Pour ce qui est de l'axe 3, le Ministère s'engage à :

— améliorer les grandes voies d'accès à la capitale lorsqu'il entreprendra des projets de réaménagement ou d'amélioration de ces axes;

— participer à l'aménagement du parcours cérémoniel;

— collaborer au développement de la signalisation touristique;

— coopérer à la mise en lumière et à l'éclairage de certaines infrastructures.

Pour ce qui est de l'axe 5, le Ministère s'engage à :

— assurer le développement de l'aéroport international Jean-Lesage en maintenant fonctionnelle sa voie d'accès principale et en collaborant avec la société aéroportuaire de Québec et les organismes locaux et régionaux concernés à l'élaboration du plan de développement du transport aérien;

— assurer le développement du Port de Québec en maintenant fonctionnelles ses voies d'accès, en proposant aux intervenants régionaux la possibilité de poursuivre une action de concertation voisine d'INITIATIVE[1] et en participant à une étude qui présenterait les grandes lignes d'une stratégie de développement portuaire.

Pour la première année du plan d'action (1998-1999), le Ministère a déjà entrepris maints projets, dont :

— La réalisation de deux études a été entreprise dans le but de réaménager les haltes routières de Saint-Nicolas et de Saint-Augustin-de-Desmaures. Les travaux prévus incluront des éléments signalant la porte d'entrée de la capitale;

— Le réaménagement du boulevard Sainte-Anne est en cours. Ce projet prévoit une meilleure intégration de cet axe à son milieu environnant;

— Le Ministère a participé à l'amélioration du concept de réaménagement de la côte Dufferin, entre la côte d'Abraham et le boulevard René-Lévesque;

— Il appliquera graduellement aux voies d'accès à la capitale une nouvelle approche de gestion et d'utilisation de la végétation conçue pour les emprises autoroutières. Un projet pilote a débuté à l'été 1998 sur l'autoroute Henri-IV entre le boulevard Chauveau et l'avenue Sainte-Geneviève;

— Le Ministère a participé financièrement à *L'étude de caractérisation et de requalification des paysages d'entrée de la capitale du Québec : le corridor Duplessis*. De plus, il a réalisé les travaux (phase 1) de réaménagement de l'autoroute Duplessis entre l'autoroute Félix-Leclerc et la rue Laberge. Il a également élaboré le concept de la phase 2 entre la rue Laberge et le boulevard Hamel.

Par ailleurs, le Ministère a réalisé un projet visant à rendre le fleuve plus accessible à l'intersection de la côte de l'Église et du boulevard Champlain, tout en signalisant la principale porte d'entrée de la ville de Sillery.

---

1 INITIATIVE était une table de concertation des industries maritimes et portuaires des régions de Québec et Chaudière-Appalaches. Cette table s'est déroulée de mars 1995 à mars 1996 avec un suivi des recommandations de 1996 à 1998. Elle avait pour mandat de dresser le bilan de l'industrie maritime, de réaliser une analyse stratégique complète de la place portuaire (l'ensemble des intervenants maritimes) et d'établir les actions à entreprendre pour améliorer les situations problématiques.

Le gouvernement du Québec et la Communauté urbaine de Québec ont conclu une entente sur la réalisation du projet de corridor récréotouristique. La section littorale, une des sections du corridor, se situe le long du boulevard Champlain, qui est l'un des axes retenus pour le parcours cérémoniel.

Au chapitre de la signalisation touristique, le Ministère a conclu trois ententes :

— une entente avec la CCNQ, visant à modifier les panneaux annonçant la capitale, lesquels sont situés sur les principales routes d'accès à celle-ci;

— une autre avec la CCNQ, pour installer des panneaux de bienvenue;

— une dernière avec le Parc technologique pour l'installation d'un panneau de signalisation du parc. Cette entente est valable pour les sept autres parcs technologiques de la province.

Le Ministère a aussi participé financièrement à une étude visant à proposer un éclairage distinctif pour certaines infrastructures. Pour ce faire, il s'est inspiré du concept proposé lors du remplacement de l'éclairage de l'échangeur nord du pont Pierre-Laporte.

Application de certaines lois, règlements et politiques gouvernementales

9A Protection des non-fumeurs

Le Ministère a veillé à l'application de la *Loi sur la protection des non-fumeurs*. Au cours de l'année, seulement cinq plaintes relatives à sa non-application ont été reçues. Les interventions ont permis de régulariser la situation, tout en sensibilisant les fumeurs aux effets nocifs du tabagisme. De plus, 37 personnes ont bénéficié du programme d'aide pour l'abandon du tabac, ce qui porte à 110 le nombre d'employés qui s'en sont prévalus depuis sa mise en place. Trois personnes qui ont adhéré au programme ont complètement arrêté de fumer.

9B Politique linguistique

Le Ministère a procédé à la réalisation de sa politique linguistique par l'élaboration d'une stratégie de mise en oeuvre, la conception d'un plan d'action comportant un plan de communication intégré ainsi qu'un cadre de soutien aux gestionnaires.

Mise en oeuvre

La stratégie de mise en œuvre a d'abord consisté à sensibiliser l'ensemble du personnel visé par la politique. De plus, des outils ont été façonnés et distribués à l'ensemble des employés, dont un aide-mémoire. Des présentations ont été faites et un système de dépannage téléphonique a été mis sur pied.

Plan de communication et partenariat avec l'Office de la langue française

La conception d'un plan de communication s'est effectuée parallèlement à l'élaboration de la politique linguistique. Chacun était invité à partager ses convictions en matière de langue. L'accent a aussi été porté sur la stratégie de mise en œuvre et sur le soutien aux gestionnaires.

C'est également au cours de cette période que la pertinence, la nécessité et la légitimité de procéder à une traduction systématique des normes techniques citées en référence dans des documents comme les lois, les règlements et divers cahiers techniques ont été évaluées.

Les présentations effectuées ont permis d'éviter des dépenses majeures et ce, en respectant l'esprit et la lettre de la politique gouvernementale.

Soutien aux gestionnaires

Par ailleurs, le cadre de soutien aux gestionnaires reposait d'abord sur un aide-mémoire destiné à poser un diagnostic sur la situation linguistique des unités administratives.

Un répertoire de renseignements utiles et une bibliographie destinée à l'usage des rédacteurs du Ministère a été réalisée.

Finalement, à la demande de l'Office de la langue française, le mandataire du Ministère chargé de l'application de la Charte de la langue française a présenté, le 23 et 24 septembre 1998, la stratégie de communication et de promotion de la Politique linguistique aux ministères et organismes du gouvernement du Québec.

9C Santé et sécurité du travail

Depuis de nombreuses années, le Ministère déploie beaucoup d'efforts pour diminuer les accidents de travail. En effet, sa volonté de favoriser la prise en charge de la prévention par les gestionnaires et les travailleurs, l'application de la mesure d'assignation temporaire pour faciliter le retour au travail d'employés accidentés, sa campagne de prévention ainsi que l'implantation d'indicateurs de mesure constituent autant des moyens concrets destinés à garantir aux employés un environnement de travail sain et sécuritaire.

Parmi les principaux facteurs qui permettent au Ministère une excellente prestation en ce qui a trait à la prévention et à la réduction des coûts afférents aux accidents de travail et aux maladies professionnelles, il faut inclure le travail assidu réalisé par les intervenants de soutien tels que les comités paritaires, les services de soutien à la gestion territoriale ainsi que l'équipe chargée de la santé et de la sécurité du travail.

Par contre, la diversité des activités, l'âge des travailleurs, la répétition d'habitudes ancrées dans les faits et gestes reliés au travail, la réticence au changement de comportements ainsi que la grandeur du territoire couvert constituent autant d'éléments qui viennent ajouter à la difficulté de susciter chez le travailleur une prise en charge personnelle de la prévention.

C'est une des raisons pour laquelle, malgré tous les efforts consentis, le nombre total de jours de travail perdus s'élève à 6 615, ce qui représente une augmentation de 396 jours, soit 6,39 % par rapport à l'an passé.

9D Sécurité des actifs informationnels

En réponse au décret numéro 1498-97 du Conseil des ministres, la Commission d'accès à l'information du Québec a déterminé l'état de la sécurité et de la confidentialité des renseignements personnels au sein des ministères et des organismes gouvernementaux. À cet égard, le ministère des Transports s'est doté d'un plan d'action qui donne suite à la démarche gouvernementale et élaborer les grandes lignes de gestion de la sécurité de l'information et des actifs informationnels.

La Commission a confirmé au Ministère sa satisfaction à l'égard des moyens mis en œuvre pour répondre aux attentes du décret 1498-97. Son rapport intitulé : *Un défi de taille : conjuguer la protection des renseignements personnels et les pratiques administratives* sera publié en juin prochain. Plusieurs mesures et les recommandations adressées au Ministère ont depuis été mises en œuvre pour satisfaire aux exigences de la Commission.

En mars 1999, le Ministère a déposé un rapport intitulé : *La sécurité de l'information au ministère des Transports*, qui constitue une stratégie visant la sécurité de l'information et des technologies de l'information. L'exercice de ce mandat corporatif a été confié à la Direction générale des services à la gestion, afin que soit introduite une véritable culture de la sécurité de l'information au sein de la gestion du Ministère.

Annexe 1
Lois et règlements sous l'autorité du ministre des Transports

1.1 Principales lois sous l'autorité du ministre des Transports

— Loi sur l'assurance automobile
L.R.Q., c. A-25

— Code de la sécurité routière
L.R.Q., c. C-24.2

— Loi sur le ministère des Transports
(L.R.Q., c. M-28)

— Loi sur les transports
L.R.Q., c. T-12

— Loi sur la voirie
L.R.Q., c. V-9

1.2 Autres lois dont l'application relève du ministre des Transports

Routier (personnes et marchandises)

— Loi sur les conseils intermunicipaux de transport dans la région de Montréal
L.R.Q., c. C-60.1

— Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport
L.R.Q., c. C-70

— Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec
L.R.Q., c. S-11.011

— Loi sur le transport par taxi
L.R.Q., c. T-11.1

— Loi concernant les propriétaires et exploitants de véhicules lourds
L.R.Q., 1998, c. 40

Maritime (personnes et marchandises)

— Loi sur la Société des traversiers du Québec
L.R.Q. c. S-14

— Loi sur la Société du port ferroviaire de Baie-Comeau - Hauterive
L.Q., 1975, c. 48

— Loi concernant la Compagnie de gestion de Matane Inc.
L.Q., 1975, c. 105

Ferroviaire (personnes et marchandises)

— Loi sur les chemins de fer
L.R.Q., c. C-14.1

— Loi sur la sécurité du transport terrestre guidé
L.R.Q., c. S-3.3

— Loi sur l'acquisition de voitures pour la ligne de trains entre les villes de Montréal et de Rigaud
L.Q., 1988, c. 77

Voirie

— Loi sur l'expropriation
L.R.Q., c. E-24

— Loi sur la publicité le long des routes
L.R.Q., c. P-44

— Loi concernant la construction d'un tronçon de l'autoroute 30 entre Châteauguay et Sainte-Catherine
L.Q. 1990, c. 33

Autres

— Loi sur les véhicules hors route
L.R.Q., c. V-1.2

— Loi concernant la reconstruction et le réaménagement de territoires affectés par les pluies diluviennes survenues les 19 et 20 juillet 1996 dans la région du Saguenay Lac-Saint-Jean
L.R.Q. 1997, c. 60

1.3 Lois dont certaines dispositions régissent le transport de personnes

— Loi sur l'Agence métropolitaine
L.R.Q., c. A-7.02

— Loi sur les cités et villes
L.R.Q., c. C-19

— Code municipal du Québec
L.R.Q., c. C-27.1

— Loi sur la Communauté urbaine de l'Outaouais
L.R.Q., c. C-37.1

— Loi sur la Communauté urbaine de Montréal
L.R.Q., c. C-37.2

— Loi sur la Communauté urbaine de Québec
L.R.Q., c. C-37.3

— Loi sur l'instruction publique
L.R.Q., c. I-13.3

— Loi sur la Société de transport de la Ville de Laval
L.Q., 1984, c. 32

— Loi sur la Société de transport de la rive sud de Montréal
L.Q., 1985, c. 32

2.1 Règlements adoptés en vertu de la Loi sur l'assurance automobile (L.R.Q., c. A-25)

— Règlement sur l'attestation de solvabilité exigée en vertu de la Loi sur l'assurance automobile
R.R.Q., 1981, c. A-25, r.1

— Convention d'indemnisation directe pour le règlement des sinistres automobiles
Décision du 25 juin 1994

— Règlement sur la définition de certains mots et expressions aux fins de la Loi sur l'assurance automobile
Décision 1922-89 du 13 décembre 1989

— Règlement sur les exemptions relatives à l'obligation d'être titulaire d'un contrat d'assurance de responsabilité
Décision 614-84 du 14 mars 1984

— Règlement sur les atteintes permanentes
Décision 1921-89 du 13 décembre 1989

— Règlement sur la détermination des revenus et des emplois et sur le versement de l'indemnité visée à l'article 83.30 de la loi
Décision 1923-89 du 13 décembre 1989

— Tarif des sommes exigibles lors de l'immatriculation d'une automobile et de la délivrance d'un permis de conduire (1982)
R.R.Q., 1981, c. A-25, r. 12

— Tarif des sommes exigibles lors de l'immatriculation d'une automobile et de la délivrance d'un permis de conduire (1981)
R.R.Q., 1981, c. A-25, r. 13

— Règlement sur les indemnités payables en vertu du titre II de la loi sur l'assurance automobile
Décision 1263-83 du 15 juin 1983

— Règlement sur les contributions d'assurance
Décision 1422-91 du 16 octobre 1991

— Règlement sur le remboursement de certains frais
Décision 1925-89 du 13 décembre 1989

— Règlement sur le traitement des demandes d'indemnité et de révision et sur le recouvrement des dettes dues à la Société de l'assurance automobile du Québec
Décision 662-98 du 13 mai 1998

2.2 Règlement adopté en vertu du Code de la route (L.R.Q., c. C-24)

(et maintenus en vigueur malgré le remplacement de cette loi)

— Arrêté sur l'approbation de certains types de signaux lumineux ou mécaniques
R.R.Q., 1981, c. C-24, r.2

2.3 Règlements adoptés en vertu du Code de la sécurité routière (L.R.Q., c. C-24.2)

— Règlement concernant l'approbation des balances
Arrêté ministériel du 22 mai 1990

— Règlement sur les casques protecteurs pour motocyclistes, cyclomotoristes, motoneigistes et leurs passagers
Décision 1015-95 du 19 juillet 1995

— Règlement sur une entente de réciprocité entre le Québec et l'État de New York concernant les permis de conduire et les infractions aux règles de la circulation routière
Décision 495-88 du 30 mars 1988

— Règlement sur une entente entre le ministère de la Défense nationale du Canada et le ministère des Transports du Québec concernant les permis de conduire et certaines infractions criminelles aux règles de la circulation routière
Décision 1398-88 du 14 septembre 1988

— Règlement sur une entente entre le Québec et la province de l'Ontario concernant les permis de conduire et les infractions aux règles de la circulation routière
Décision 439-89 du 22 mars 1989

— Règlement sur une entente entre le gouvernement du Québec et le gouvernement de l'État de New York en matière de vérification mécanique des autobus
Décision 1448-90 du 3 octobre 1990

— Règlement sur la forme des constats d'infraction
Décision 1211-97 du 17 septembre 1997

— Règlement sur la forme des rapports d'infraction
Décision 1210-97 du 17 septembre 1997

— Règlement sur la forme et la teneur du billet d'infraction, de l'avis préalable et de l'avis sommaire prévus dans le Code de la sécurité routière
Décision 1195-82 du 19 mai 1982

— Règlement sur les frais exigibles en vertu du Code de la sécurité routière et sur la remise des objets confisqués
Décision 646-91 du 8 mai 1991

— Règlement sur les frais et la procédure en matière pénale
Décision 53-93 du 20 janvier 1993

— Règlement sur les heures de conduite et de travail
Décision 389-89 du 15 mars 1989

— Règlement sur les frais de remorquage et de garde des véhicules routiers saisis conformément aux articles 209.1 et 209.2 du Code de la sécurité routière
Décision 1426-97 du 29 octobre 1997

— Règlement sur l'immatriculation des véhicules routiers
Décision 1420-91 du 16 octobre 1991

— Règlement sur les conditions d'accès à la conduite d'un véhicule routier relatives à la santé des conducteurs
Décision 32-89 du 18 janvier 1989

— Règlement sur les permis
Décision 1421-91 du 16 octobre 1991

— Règlement sur les points d'inaptitude
Décision 1424-91 du 16 octobre 1991

— Règlement sur les points d'inaptitude imputés aux transporteurs
Décision 672-88 du 4 mai 1988

— Règlement précisant la notion de « transporteur »
Décision 673-88 du 4 mai 1988

— Règlement sur le rapport d'accident
Décision 261-88 du 24 février 1988

— Arrêté ministériel concernant les dispenses d'effectuer un arrêt avant de franchir certains passages à niveau
Arrêté ministériel du 13 décembre 1993

— Règlement sur l'Entente canadienne sur l'immatriculation des véhicules
Décision 1644-95 du 13 décembre 1995

— Règlement sur un accord de réciprocité en matière d'immatriculation entre le gouvernement du Québec et le gouvernement du Nouveau-Brunswick
Décision 2211-85 du 31 octobre 1985

— Règlement sur les ententes de réciprocité entre le gouvernement du Québec et certains États américains en matière d'immatriculation des véhicules de commerce
Décision 2232-84 du 3 octobre 1984

— Règlement sur les allocations de présence et autres frais des membres du Comité consultatif médical et optométrique
Décision 1216-84 du 23 mai 1984

— Règlement sur les normes de charges et de dimensions applicables aux véhicules routiers et aux ensembles de véhicules routiers
Décision 1299-91 du 18 septembre 1991

— Règlement sur le transport des matières dangereuses
Décision 674-88 du 4 mai 1988

— Règlement sur l'échange de permis de conduire entre le gouvernement du Québec et le gouvernement de la République française
Décision 1866-85 du 11 septembre 1985

— Règlement sur le permis spécial de circulation
Décision 1444-90 du 3 octobre 1990

— Règlement sur les normes d'arrimage
Décision 284-86 du 12 mars 1986

— Règlement d'application concernant une entente de réciprocité en matière de vérification mécanique entre le gouvernement du Québec et certaines administrations nord-américaines
Décision 313-88 du 9 mars 1988

— Règlement sur le permis spécial de circulation d'un train routier
Décision 1874-86 du 10 décembre 1986

— Règlement sur les véhicules d'urgence, les véhicules munis de feux jaunes clignotants ou pivotants et les cyclomoteurs pour personnes handicapées
Décision 867-87 du 3 juin 1987

— Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers
Décision 1483-98 du 27 novembre 1998

— Règlement sur les vignettes d'identification pour l'utilisation des espaces de stationnement réservés aux personnes handicapées
Décision 798-98 du 10 juin 1998

— Règlement sur les commerçants et les recycleurs
Décision 1693-87 du 4 novembre 1987

— Règlement sur les droits exigibles pour une signalisation touristique commerciale
Décision 581-88 du 20 avril 1988

— Règlement sur les registres et les dossiers d'un transporteur
Décision 147-91 du 6 février 1991

— Règlement sur les véhicules routiers adaptés au transport des personnes handicapées
Décision 1058-93 du 21 juillet 1993

— Règlement sur la signalisation routière
Arrêté ministériel du 24 novembre 1989

— Règlement sur une entente entre le gouvernement du Québec et le gouvernement de l'État du Maine concernant les permis de conduire et les infractions aux règles de la circulation routière
Décision 695-92 du 6 mai 1992

— Règlement sur une entente de réciprocité entre le gouvernement du Québec et le gouvernement de l'État de la Floride concernant les permis de conduire et les infractions aux règles de circulation routière
Décision 298-96 du 6 mars 1996

— Règlement sur les appareils de détection d'alcool
Décision 1495-97 du 19 novembre 1997

— Règlement sur une entente de réciprocité sous forme d'échange de lettres entre le gouvernement du Québec et le gouvernement du Japon concernant l'échange de permis de conduire
Décision 297-96 du 6 mars 1996

— Arrêté concernant les périodes de dégel annuel pour les années 1996 à 2000
Arrêté ministériel du 23 février 1996

— Règlement sur l'utilisation d'antidérapants sur les pneus de certains véhicules routiers
Arrêté ministériel du 5 novembre 1998

2.4 Règlements adoptés en vertu de la Loi sur le ministère des Transports (L.R.Q., c. M-28)

— Règlement autorisant la signature par un fonctionnaire de certains actes, documents ou écrits du ministère des Transports
Décision 701-94 du 11 mai 1994

— Règlement sur les conditions de disposition des immeubles excédentaires acquis par le ministre des Transports
Décision 832-85 du 1er mai 1985

— Règlement sur le remorquage et le dépannage sur certaines routes et autoroutes et sur certains ponts ou autres infrastructures
Décision 987-98 du 21 juillet 1998

— Règlement sur certains immeubles administrés par le ministre des Transports
Décision 1050-86 du 9 juillet 1986

2.5 Règlements adoptés en vertu de la Loi sur la publicité le long des routes (L.R.Q., c. P-44)

— Règlement sur la publicité le long des routes
Décision 1347-89 du 16 août 1989

— Décret sur les sites et territoires où la publicité le long des routes est interdite
Décision 1135-91 du 14 août 1991

2.6 Règlements adoptés en vertu de la Loi sur la Société de l'assurance automobile du Québec (L.R.Q., c. S-11.011)

— Règlement de régie interne de la Société de l'assurance automobile du Québec
Décision 62-93 du 20 janvier 1993

— Règlement sur les délégations de pouvoirs de la Société de l'assurance automobile du Québec
Décision 954-93 du 30 juin 1993

2.7 Règlement adopté en vertu de la Loi sur le transport par taxi (L.R.Q., c. T-11.1)

— Règlement sur le transport par taxi
Décision1763-85 au 28 août 1985

2.8 Règlements adoptés en vertu de la Loi sur les transports (L.R.Q., c. T-12)

— Règlement sur le camionnage en vrac
R.R.Q., 1981 c. T-12, r.3

— Règlement autorisant la Commission des transports du Québec à délivrer des permis temporaires de camionnage
Décision 1344-87 du 26 août 1987

— Règlement sur la formation des conducteurs d'autobus et de minibus affectés au transport des écoliers
Décision 547-94 du 13 avril 1994

— Règlement sur la gratuité de certains services de transport par traversier
Décision 163-88 du 3 février 1988

— Règlement sur la location des autobus
Décision 159-86 du 19 février 1986

— Programme d'aide gouvernementale au transport en commun
Décision 1420-93 du 6 octobre 1993

— Règles de pratique et de régie interne de la Commission des transports du Québec (une partie seulement)
Décision 147-82 du 20 janvier 1982

— Règles de pratique et de régie interne de la Commission des transports du Québec (articles 56 à 68)
R.R.Q., 1981, c. T-12, r.14

— Règlement sur la procédure de la Commission des transports du Québec
Décision de la Commission publiée à la *Gazette officielle du Québec* du 11 novembre 1998

— Règlement sur les tarifs, les taux et les coûts
Décision 148-82 du 20 janvier 1982

— Ordonnance générale sur le transport de passagers et de marchandises par eau (remplacée en partie)
R.R.Q., 1981, c. T-12, r.17

— Règlement sur le transport maritime de passagers
Décision 147-98 du 4 février 1998

— Règlement sur les véhicules routiers affectés au transport des élèves
Décision 285-97 du 5 mars 1997

— Règlement sur le transport par autobus
Décision 1991-86 du 19 décembre 1986

— Règlement sur les transporteurs étrangers
R.R.Q., 1981, c. T-12, r.24

— Règlement sur la contribution des automobilistes au transport en commun
Décision 1504-91 du 30 octobre 1991

2.9 Règlements adoptés en vertu de la Loi sur la voirie (L.R.Q., c. V-9)

— Règlement sur les cimetières d'automobiles et sur les dépotoirs le long des routes
R.R.Q., c. V-8, r.1

— Règlement sur l'emplacement de cimetières d'automobiles et sur l'installation d'affiches, de panneaux-réclames et d'enseignes lumineuses le long des autoroutes
Décision 651-83 du 30 mars 1983

— Décret concernant les routes dont la gestion incombe au ministre des Transports
Décision 292-93 du 3 mars 1993

— Décret concernant les parties d'autoroutes déclarées propriété d'une municipalité locale
Décision 293-93 du 3 mars 1993

— Décret concernant les belvédères, haltes routières, aires de services et stationnements situés dans l'emprise d'une route dont la gestion incombe au ministre des Transports
Décision 839-98 du 17 juin 1998

2.10 Règlement adopté en vertu de la Loi sur les chemins de fer (L.R.Q., c. C-14.1)

— Règlement sur le transport ferroviaire
Décision 1434-94 du 7 septembre 1994

2.11 Règlements adoptés et maintenus en vigueur en vertu de la Loi sur les propriétaires et exploitants de véhicules lourds (1998, chapitre 40)

— Règlement d'application de la Loi concernant les propriétaires et les exploitants de véhicules lourds
Décision 986-98 du 29 juillet 1998

— Règlement sur le camionnage (Seules les dispositions concernant les connaissements sont maintenues en vigueur.)
Décision 47-88 du 13 janvier 1988

2.12 Règlements maintenus en vigueur en vertu de la Loi sur les véhicules hors route (L.R.Q., c. V-1.2)

— Règlement sur les véhicules tout terrain
Décision 58-88 du 13 janvier 1988

— Règlement sur la motoneige
R.R.Q., 1981, c. C-24, r.21

2.13 Autres règlements

— Règlement sur les services de transport en commun municipalisés
Décision 2515-85 du 27 novembre 1985

— Règlement sur la responsabilité du transporteur maritime
C.C.Q., Décision 704-94 du 11 mai 1994

Annexe 2
Organismes relevant du ministre des Transports

Commission des transports du Québec (CTQ)
M. Louis Gravel, président
200, chemin Sainte-Foy, 7e étage
Québec (Québec) G1R 5V5
Téléphone : (418) 643-5694
Télécopieur : (418) 644-8034

Montréal :
505, rue Sherbrooke Est, 5e étage
Montréal (Québec) H2L 1K2
Téléphone : (514) 873-6414
Télécopieur : (514) 873-3342

Société de l'assurance automobile du Québec (SAAQ)
M. Jean-Yves Gagnon, président-directeur général
Tour N6-2
333, boulevard Jean-Lesage
Case postale 19600
Québec (Québec) G1K 8J6
Téléphone : (418) 528-3100
Télécopieur : (418) 644-0339

Montréal :
Tour de la Place-Victoria
800, Place-Victoria, 30e étage
Case postale 392
Montréal (Québec) H4Z 1L6
Téléphone : (514) 954-7600
Télécopieur : (514) 873-6603

Société des traversiers du Québec (STQ)
M. Liguori Hinse, président-directeur général
109, rue Dalhousie
Québec (Québec) G1K 9A1
Téléphone : (418) 643-2019
Télécopieur : (418) 643-7308

Annexe 3
Principaux travaux par direction territoriale

DIRECTION : Québec

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1998-1999 (000 $)	Impact de l'intervention
138	Saint-Hilarion	Correction et couche d'usure	4,6	416	Amélioration du confort des usagers
175	Stoneham-Tewkesbury	Couche d'usure	9,6	1 259	Amélioration du confort des usagers
40	Beauport	Couche d'usure	2,8	681	Amélioration du confort des usagers
138	Saint-Joachim Saint-Tite-des-Caps	Planage 2 et couche d'usure	6,0	717	Amélioration du confort et de la sécurité des usagers
40	Deschambault	Correction et couche d'usure	3,6	249	Amélioration du confort des usagers
365	Saint-Basile	Correction et couche d'usure	5,2	693	Amélioration du confort et de la sécurité des usagers
440	Québec	Réparation des joints de structures	1,4	1 855	Amélioration du confort et de la sécurité des usagers
73	Sainte-Foy	Réparation de 2 structures	0,2	206	Conservation de la structure
540	Sainte-Foy	Réparation de 2 structures	0,1	402	Conservation de la structure
73	Sainte-Foy	Réparation de la structure	0,2	578	Conservation de la structure
40	Cap-Santé	Réparation de 2 ponts	0,5	386	Conservation de la structure
138	Baie-Sainte-Catherine	Reconstruction de routes et de ponts Correction de courbes	2,7	3 169	Amélioration de la sécurité
138	Saint-Fidèle	Ajout de voies lentes Réaménagement d'intersections	1,0	372	Amélioration de la fluidité de la circulation et de la sécurité
Diverses	Diverses	Fragilisation de lampadaires	–	384	Amélioration de la sécurité
368	Diverses	Pavage d'accotements	–	245	Amélioration de la sécurité
73	Sainte-Foy	Reconstruction d'un système d'éclairage	1,2	594	Amélioration de la sécurité
138	Boischatel	Ajout de bandes centrales	3,2	2 895	Amélioration de la sécurité
73	Sainte-Foy	Réaménagement de bretelles d'échangeur	0,5	594	Amélioration de la sécurité
73	Sainte-Foy	Reconstruction de bandes centrales	0,8	1 661	Amélioration de la sécurité
40	Québec	Réaménagement de l'échangeur Pierre-Bertrand	0,9	819	Amélioration de la sécurité
138	La Malbaie–Pointe-au-Pic	Reconstruction de ponts Élargissement de 2 à 4 voies	0,3	4 950	Amélioration de la fluidité de la circulation et de la sécurité
540	Sainte-Foy	Élargissement de 4 à 6 voies	1,6	333	Amélioration de la fluidité de la circulation et de la sécurité

DIRECTION : Chaudière-Appalaches

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1998-1999 (000 $)	Impact de l'intervention
276	Saint-Joseph-des-Érables Saint-Joseph-de-Beauce	Correction du profil vertical	0,29	235	Amélioration de la sécurité routière
173 et 269	Saint-Théophile	Réaménagement géométrique d'intersections	0,46	461	Amélioration de la sécurité routière
Route Président-Kennedy	Vallée-Jonction	Réparation d'éléments du tablier– béton Réparation des garde-fous, bandes centrales et glissières	0,01	172	Amélioration de la sécurité routière Conservation de la fonctionnalité de l'ouvrage
112	Tring-Jonction	Reconstruction d'un pont non fonctionnel	0,02	502	Conservation de la fonctionnalité
Route Lambert	Beauceville	Reconstruction d'une route – profil urbain Réfection égout pluvial	0,44	528	Amélioration de la sécurité routière et du confort des usagers
173	Saint-Isidore	Réparation des systèmes structuraux – béton de réparation des éléments du tablier – béton	0,01	454	Conservation de la fonctionnalité et l'ouvrage
173	Beauceville	Réaménagement géométrique d'intersections	0,30	529	Amélioration de la sécurité routière et du confort aux usagers
173	Saint-Théophile	Réfection d'un ponceau	1,42	453	Augmentation de la capacité portante et conservation de la fonctionnalité
173	Saint-Théophile	Couche d'usure	8,17	249	Amélioration du confort aux usagers et conservation de la chaussée
271	Saint-Éphrem-de-Beauce Saint-Benoît-Labre	Couche d'usure	6,69	636	Amélioration du confort des usagers et conservation de la chaussée
173	Vallée-Jonction Sainte-Marie Scott	Pavage d'accotements	10,11	186	Amélioration de la sécurité routière et du confort des usagers
Rang du Bord-de-l'Eau et 276	Beauceville Saint-François Ouest	Réparation d'éléments du tablier – bois Réparation des systèmes structuraux – acier	0,06	297	Conservation de la fonctionnalité et de l'ouvrage
112	Vallée-Jonction	Reconstruction d'une route – profil rural Réfection de la structure de chaussée	0,80	422	Amélioration de la sécurité routière conservation de la fonctionnalité et la chaussée
108	Saint-Éphrem-de-Beauce La Guadeloupe	Pavage d'accotements	10,63	223	Amélioration de la sécurité routière et amélioration du confort des usagers
112	Garthby	Réfection d'un pont	6,64	635	Conservation de la fonctionnalité et de l'ouvrage
263	Saint-Fortunat	Réfection de la surface de roulement Couche d'usure et correction au béton bitumineux	5,82	518	Amélioration du confort des usagers et conservation de la chaussée
112	East Broughton Sacré-Cœur-de-Jésus	Couche d'usure et pavage d'accotements	7,27	566	Amélioration de la sécurité routière et du confort des usagers
283	Lac-Frontière	Réfection de la structure de chaussée et revêtement de surface (béton bitumineux) conservation de la chaussée	3,86	380	Amélioration du confort des usagers
Autoroute 20 Saint-Pierre-de-la-Rivière-du- Sud		Réfection d'un ponceau	3,60	504	Conservation de la fonctionnalité et de l'ouvrage
Rue Principale	Sainte-Louise	Construction d'un égout pluvial	0,47	140	Amélioration de la sécurité routière
283	Montmagny	Réfection du drainage de fondation	3,81	571	Conservation de la fonctionnalité et de la chaussée

DIRECTION : Chaudière-Appalaches *(suite)*

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1998-1999 (000 $)	Impact de l'intervention
285 Autoroute 20 Ouest	L'Islet-sur-Mer	Réparation d'éléments de fondations – béton Réparation de joints de dilatation	0,11	123	Conservation de la fonctionnalité et de l'ouvrage
Autoroute 20	Saint-Jean-Port-Joli Saint-Roch-des-Aulnaies	Couche d'usure	7,80	701	Amélioration du confort des usagers et conservation de la chaussée
Autoroute 20	Montmagny Berthier-sur-Mer Saint-Pierre-de-la-Rivière-du-Sud	Fragilisation d'obstacles	1,70	106	Amélioration de la sécurité routière
285	Saint-Marcel Saint-Adalbert	Couche d'usure Correction au béton bitumineux	7,87	466	Amélioration du confort des usagers Conservation de la chaussée
173	Pintendre	Élargissement de 2 à 4 voies divisées	2,25	1 346	Amélioration de la sécurité routière et de la capacité
267	Saint-Méthode-de-Frontenac	Reconstruction de la route – profil rural Reconstruction de ponts et approches	2,38	1 123	Amélioration de la sécurité routière et conservation de la fonctionnalité
112	Disraëli	Correction de courbes sous-standards	0,90	925	Amélioration de la sécurité routière
279	Saint-Lazare-de-Bellechasse	Correction de profil vertical	0,97	1 121	Amélioration de la sécurité routière
Chemin Saint-Roch Autoroute 20	Saint-Joseph-de-la-Pointe de Lévy	Réparation des éléments du tablier	0,09	388	Conservation de la fonctionnalité et de l'ouvrage
Route des Abénakis	Sainte-Claire	Réparation des systèmes structuraux	0,01	111	Conservation de la fonctionnalité et de l'ouvrage
277	Sainte-Claire	Réparation des systèmes structuraux et des éléments de fondation	0,08	246	Conservation de la fonctionnalité et de l'ouvrage
Autoroute 20	Saint-Nicolas	Réfection de la structure de chaussée	8,54	723	Conservation de l'ouvrage
Autoroute 20	Charny Saint-Nicolas	Fragilisation d'obstacles	9,87	358	Amélioration de la sécurité routière
Autoroute 20 Est	Saint-Romuald	Réparation de systèmes structuraux	0,28	3 485	Conservation de la fonctionnalité et de l'ouvrage
Rue de l'Église	Saint-Jean-Chrysostome	Couche d'usure et pavage d'accotements	3,44	174	Amélioration de la sécurité routière et du confort des usagers Conservation de la chaussée
281	Saint-Raphaël	Revêtement bitumineux sur gravier	2,00	450	Amélioration du confort des usagers et conservation de la chaussée
216	Notre-Dame-Auxiliatrice-de-Buckland	Couche d'usure	3,90	263	Amélioration du confort des usagers et conservation de la chaussée
173	Pintendre	Élargissement de 2 à 4 voies divisées	0,59	650	Amélioration de la sécurité routière et augmentation de la capacité
Autoroute 20	Saint-Michel-de-Bellechasse	Réparation des systèmes structuraux – béton Réparation des garde-fous, de la base centrale et des glissières	0,00	698	Amélioration de la sécurité routière Conservation de la fonctionnalité
279	Saint-Damien-de-Buckland Saint-Lazare-de-Bellechasse	Couche d'usure	6,96	311	Amélioration du confort des usagers et conservation de la chaussée
277	Sainte-Claire	Pavage et élargissement d'accotements	7,62	234	Amélioration de la sécurité routière et du confort aux usagers
277	Saint-Henri	Pavage et élargissement d'accotements	3,00	104	Amélioration de la sécurité routière et du confort des usagers

DIRECTION : Chaudière-Appalaches *(suite)*

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1998-1999 (000 $)	Impact de l'intervention
116	Saint-Gilles	Réparation de systèmes structuraux et d'éléments de fondation	0,02	177	Conservation de la fonctionnalité et de l'ouvrage
271	Sainte-Agathe	Reconstruction de la route profil – rural Revêtement bitumineux sur gravier	3,14	700	Amélioration de la sécurité routière et du confort des usagers
116	Dosquet	Reconstruction de la route – profil rural Revêtement bitumineux sur gravier	12,30	881	Amélioration de la sécurité routière et du confort des usagers
216	Saint-Sylvestre	Couche d'usure	7,23	535	Amélioration de la sécurité routière et du confort des usagers et conservation de la chaussée
132, 271	Sainte-Croix	Réaménagement géométrique d'intersections et réfection structure de chaussée	0,30	104	Amélioration de la sécurité routière et de la fonctionnalité
216	Saint-Nazaire-de-Dorchester	Réaménagement géométrique d'intersection et correction de couches sous-standards	0,42	232	Amélioration de la sécurité routière et de la fonctionnalité
216, 277	Saint-Malachie	Réaménagement géométrique d'intersections et régularisation d'accès privés	0,80	773	Amélioration de la sécurité routière et de la fonctionnalité
281	Saint-Magloire	Couche d'usure	3,00	586	Amélioration de la sécurité routière et du confort des usagers. Conservation de la chaussée
216	Saint-Nazaire-de-Dorchester	Couche d'usure	3,00	253	Amélioration de la sécurité routière et du confort des usagers Conservation de la chaussée
277 Autoroute 20 Rang de l'Église	Saint-Louis-de-Gonzague Sainte-Rose-de-Watford	Couche d'usure	8,58	305	Amélioration de la sécurité routière et du confort des usagers Conservation de la chaussée

DIRECTION : Bas-Saint-Laurent

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1998-1999 (000 $)	Impact de l'intervention
20	Saint-Anaclet, Pointe-au-Père, Sainte-Luce	Construction d'une nouvelle route	7,8	6,398	Amélioration de la fluidité de la circulation
132	Pointe-au-Père	Élargissement de 2 à 4 voies	1,2	1,048	Amélioration de la fluidité de la circulation
1200	Lien avec le port de Cacouna	Construction d'une nouvelle route	3,1	2,182	Amélioration de la fluidité de la circulation et de la sécurité
94820	Pointe-au-Père et Saint-Anaclet	Reconstruction de la route existante – section rurale	4,4	2,815	Amélioration de la fluidité de la circulation et de la sécurité
232	Sainte-Blandine	Reconstruction de la route existante – section rurale	6,1	287	Augmentation de la capacité portante de la route et de la sécurité
132	Mont-Joli	Reconstruction de la route existante – section urbaine	1,4	379	Amélioration de la sécurité
96410	Sayabec	Renforcement de la structure de la chaussée	5,9	373	Amélioration du confort des usagers
4e Rang	Saint-Eugène-de-Ladrière	Réaménagement de la route existante	2,5	291	Augmentation de la capacité portante de la route
295	Sainte-Rita	Reconstruction de la route existante – section urbaine	1,1	554	Augmentation de la capacité portante de la route
298	Saint-Donat	Reconstruction de la route existante – section urbaine	1,4	1,278	Augmentation de la capacité portante de la route
Chemin 3e Rang	Saint-Mathieu-de-Rioux	Reconstruction de la route existante – section urbaine	0,6	513	Augmentation de la capacité portante de la route
132	L'Isle-Verte	Construction d'une voie auxiliaire	2,4	339	Amélioration de la sécurité
Route de la Plaine	Saint-Arsène	Réaménagement de la route existante	1,5	93	Augmentation de la capacité portante de la route
230	Saint-Pacôme	Reconstruction de la route existante – section urbaine	3,9	2,108	Augmentation de la capacité portante de la route
289	Saint-Alexandre	Réaménagement de la route existante	0,9	422	Amélioration de la sécurité
195	Saint-René-de-Matane	Réaménagement de la route existante	3,3	3,146	Amélioration de la sécurité
20	Rimouski	Couche d'usure	1,5	155	Amélioration du confort des usagers
195	Saint-Vianney	Revêtement d'enrobé bitumineux	5,0	104	Amélioration du confort des usagers
132	Le Bic	Revêtement d'enrobé bitumineux	2,8	345	Amélioration du confort des usagers
132	Sainte-Angèle-de-Mérici et Saint-Joseph-de-Lepage	Couche d'usure	5,5	575	Amélioration du confort des usagers
132	Rimouski	Couche d'usure	5,4	247	Amélioration du confort des usagers
132	Lac-des-Aigles	Couche d'usure	6,2	639	Amélioration du confort des usagers
185	Saint-Louis-du-Ha! Ha!	Couche d'usure	3,0	536	Amélioration du confort des usagers
295	Saint-Michel-du-Squatec	Couche d'usure	3,3	399	Amélioration du confort des usagers
232	Saint-Michel-du-Squatec	Couche d'usure	2,0	158	Amélioration du confort des usagers
291	Saint-Francois-Xavier-de-Viger, Saint-Hubert de Rivière-du-Loup	Couche d'usure	7,4	318	Amélioration du confort des usagers
132	Saint-Simon	Couche d'usure	7,1	388	Amélioration du confort des usagers
132	Saint-Jean-Baptiste-de-l'Isle-Verte	Couche d'usure	4,1	210	Amélioration du confort des usagers
20	Saint-André et Saint-Alexandre	Couche d'usure	7,9	502	Amélioration du confort des usagers

DIRECTION : Bas-Saint-Laurent *(suite)*

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1998-1999 (000 $)	Impact de l'intervention
230 et 289	Pohénégamook, Saint-Alexandre et Saint-Pascal	Couche d'usure	9,2	238	Amélioration du confort des usagers
132	Saint-Ulric et Matane	Couche d'usure	5,3	328	Amélioration du confort des usagers
Route du Pont	Sainte-Florence	Réparation majeure d'un pont en béton		493	Amélioration de la fonctionnalité et de la sécurité du pont
132	Rimouski	Réparation d'un mur en béton		434	Amélioration de l'intégrité de cette structure
295	Auclair	Réparation d'un pont en béton		104	Amélioration de l'intégrité et de la sécurité du pont
132	Matane	Réparation d'un pont en béton		374	Amélioration de l'intégrité et de la sécurité du pont

DIRECTION : Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1998-1999 (000 $)	Impact de l'intervention
199	Havre-aux-Maisons	Glissières de sécurité (installation, réparation ou ajout)	1,4	103	Amélioration de la sécurité
132	Pabos	Réaménagement de la route existante	4,6	867	Augmentation de la capacité portante et du drainage
132	Gaspé (Petit-Cap)	Réaménagement de la route existante	1,6	181	Augmentation de la capacité portante et du drainage
132	Gaspé (Petit-Cap)	Réaménagement de la route existante	4,6	1 500	Augmentation de la capacité portante et du drainage
Chemin Lemieux	Percé	Réaménagement de la route existante	3,0	1 050	Augmentation de la capacité portante et de la sécurité
132	Pabos Mills	Réaménagement de la route existante	0,7	68	Amélioration de la sécurité
132	Percé (Cap-d'Espoir)	Empierrement	0,3	205	Protection contre l'érosion
132	Grande-Vallée	Réaménagement de la route existante – secteur urbain	1,9	680	Augmentation de la capacité portante et du drainage
132	Newport	Travaux d'empierrement pour protéger la structure de la route existante	0,5	259	Protection contre l'érosion
132	Nouvelle et Escuminac	Construction d'une nouvelle route et élimination d'une traverse à niveau	3,5	2 113	Amélioration de la sécurité
98310	Bonaventure	Réaménagement de la route existante	2,4	506	Amélioration de la sécurité et du confort des usagers
Route de l'Église	Saint-Elzéar	Réaménagement de la route existante	0,85	553	Amélioration de la sécurité et du confort des usagers
132	Bonaventure	Modification à l'éclairage	4,9	128	Conformité au norme
199	Grosse-Île	Revêtement d'enrobé bitumineux	1,8	322	Amélioration de la sécurité et du confort des usagers
199	L'Étang-du-Nord et L'Île-du-Havre-Aubert	Couche d'usure	1,9	151	Amélioration du confort des usagers
132	Gaspé (Sandy Beach)	Réfection de structure de chaussée	1,6	268	Amélioration de la sécurité
132	Maria et Saint-Alphonse	Renforcement de la structure de la chaussée	4,4	268	Amélioration de la sécurité et du confort des usagers
132	Percé (Cap-d'Espoir)	Couche d'usure	6,0	553	Amélioration de la sécurité et du confort des usagers
Ch. Bougainville	Percé	Couche d'usure	2,4	296	Amélioration de la sécurité et du confort des usagers
198	Larocque	Réfection de ponceaux		105	Entretien préventif
299	La Potardière	Couche d'usure	3,3	303	Amélioration de la sécurité et du confort des usagers
132	St-Maxime-du-Mont-Louis	Revêtement d'enrobé bitumineux	4,3	631	Amélioration de la sécurité et du confort des usagers
132	Pointe-à-la-Garde	Couche d'usure	2,4	328	Amélioration de la sécurité et du confort des usagers
132	Ristigouche Partie-Est Matapédia	Revêtement d'enrobé bitumineux	5,5	900	Amélioration de la sécurité et du confort des usagers
132	Percé	Remplacement d'un pont par un ponceau		256	Amélioration de la fonctionnalité et de la sécurité
132	Rivière-à-Claude et Saint-Maxime-du-Mont-Louis	Réparation de mur et glissières de sécurité		200	Protection contre l'érosion et amélioration de la sécurité

DIRECTION : Gaspésie – Îles-de-la-Madeleine (suite)

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1998-1999 (000 $)	Impact de l'intervention
132	New Richmond	Réparation majeure d'un pont en béton		1 796	Amélioration de la fonctionnalité et de la sécurité du pont
299	Clarke	Empierrement	0,2	108	Protection contre l'érosion

DIRECTION : Saguenay – Lac-Saint-Jean – Chibougamau

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1998-1999 (000 $)	Impact de l'intervention
175	Réserve faunique des Laurentides	Couche d'usure et planage	3,3	1 100	Amélioration de la sécurité et du confort des usagers
170	Jonquière	Correction et couche d'usure	2,2	320	Amélioration de la sécurité
172	Durocher	Correction du renforcement	4,4	350	Amélioration de la sécurité
172	Saint-Ambroise	Correction et couche d'usure	4,5	270	Amélioration de la sécurité et du confort des usagers
169	Hébertville	Correction et couche d'usure	3,4	320	Amélioration de la sécurité et du confort des usagers
170	Métabetchouan	Correction et couche d'usure	3,4	310	Amélioration de la sécurité et du confort des usagers
169	Métabetchouan	Correction et couche d'usure	3,1	320	Amélioration de la sécurité et du confort des usagers
172	Saint-Nazaire	Correction et couche d'usure	4,6	290	Amélioration de la sécurité et du confort des usagers
Route Bagot	La Baie	Correction du profil de la route	4,9	940	Amélioration de la sécurité des usagers
175	Laterrière	Pavage et correction d'accotements	0,2	520	Amélioration de la sécurité des usagers
172	Chicoutimi	Terrassement et drainage	0,7	370	Remise en état de l'infrastructure
169	Réserve faunique des Laurentides	Correction de courbes	3,4	790	Amélioration de la sécurité des usagers
A 70	Chicoutimi	Construction de 2 viaducs	–	940	Développement
170	Larouche	Élargissement de 2 à 4 voies	1,9	2 000	Développement
170	Saint-Bruno et Larouche	Élargissement de 2 à 4 voies	7,0	8 200	Développement
169	Roberval	Couche d'usure	3,1	335	Amélioration du confort et de la sécurité
167	Chibougamau	Couche d'usure	3,2	370	Amélioration du confort et de la sécurité
167	Chibougamau	Couche d'usure	3,8	580	Amélioration du confort et de la sécurité
169	Chambord	Couche d'usure	2,5	320	Amélioration du confort et de la sécurité
169	Saint-Félicien	Réhabilitation de la chaussée	21,8	1 500	Amélioration de la sécurité
169	Roberval	Correction et couche d'usure	8,7	545	Amélioration de la sécurité
167	Chibougamau	Couche d'usure	4,0	700	Amélioration du confort et de la sécurité
113	Chapais	Terrassement et structure de chaussée	54,6	500	Amélioration du confort et de la sécurité
169	Dolbeau-Mistassini	Réparation d'un pont	1,3	610	Renforcement de la structure
169	Diverses	Piste cyclable	38,9	500	Route verte
167	Quesnel	Terrassement et gravelage	1,4	1 000	Amélioration de la sécurité
167	Baie-James	Scarification et mise en forme	20,0	747	Amélioration de la sécurité
169	Péribonka	Pose de glissières de sécurité	0,2	380	Amélioration de la sécurité
169	Roberval	Élargissement de 2 à 4 voies	5,2	420	Amélioration de la fluidité de la circulation

DIRECTION : Côte-Nord

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1998-1999 (000 $)	Impact de l'intervention
138	Baie-Trinité–Colombier	Réaménagement de la halte routière et pavage du stationnement	–	43	Amélioration du confort des usagers
138-389	Diverses municipalités	Pose de glissières de sécurité, recouvrement, accotement et rapiéçage mécanisé	8.4	407	Amélioration de la sécurité des usagers
138	Magpie	Revêtement d'enrobé bitumineux	3.9	1164	Amélioration du confort des usagers
138	Rivière-Saint-Jean–Longue-Pointe	Enrobé bitumineux	3.7	745	Amélioration du confort des usagers
138	Duck Creek	Reconstruction du pont, correction de la courbe et enrobé bitumineux	1.2	816	Amélioration du confort et de la sécurité des usagers
138	Lourdes de Blanc-Sablon	Terrassement, gravelage et correction de la courbe de l'Hôpital	0.3	420	Amélioration de la sécurité des usagers
138	Hâvre-Saint-Pierre à Aguanish	Revêtement et double traitement de surface	26.0	2045	Amélioration du confort et de la sécurité des usagers
138	Westabonka	Forage, dynamitage et enrobé bitumineux	1.7	603	Amélioration du confort et de la sécurité des usagers
389	Fire Lake à Mont-Wright	Concassage et rechargement	30.0	457	Amélioration du confort des usagers
138	Franquelin	Dynamitage et pavage intérieur de courbes	3.5	208	Amélioration du confort et de la sécurité des usagers
138	Forestville et Rivière-Portneuf	Reconstruction de route (fondation)	4.0	761	Amélioration de la sécurité des usagers
138	Sacré-cœur	Terrassement, gravelage, enrobé, signalisation et aménagement	1.0	1477	Amélioration du confort et de la sécurité des usagers
138	Blanc-Sablon	Couche d'usure en béton bitumineux	9.2	819	Amélioration du confort et de la sécurité des usagers
138	Moisie	Correction et couche d'usure	9.0	552	Amélioration du confort et de la sécurité des usagers
389	TNS	Correction et couche d'usure	20.0	1320	Amélioration du confort et de la sécurité des usagers
138	Baie-Comeau	Couche d'usure, terrassement et réfection de regards et ponceaux	0.6	556	Amélioration du confort et de la sécurité des usagers
385	Forestville à Labrieville	Renforcement de ponceaux et rapiéçage	0.6	334	Amélioration du confort et de la sécurité des usagers
385	Forestville	Réfection de la surface de roulement, de la couche d'usure et de ponceaux	0.2	587	Amélioration du confort et de la sécurité des usagers
138	Tadoussac	Planage, bordures et trottoirs	1.5	535	Amélioration du confort et de la sécurité des usagers

DIRECTION : Mauricie – Centre-du-Québec
Région : Mauricie

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1998-1999 (000 $)	Impact de l'intervention
155	Trois-Rives	Reconstruction d'une section de route	13,0	4,3	Sécurité des usagers
A-40	Sainte-Geneviève-de-Batiscan	Réfection de la chaussée (voie direction est)	8,0	1,2	Confort de roulement et sécurité des usagers
138	Sainte-Anne-de-la-Pérade	Asphaltage de la chaussée	4,0	1,2	Confort de roulement
155	Saint-Roch-de-Mékinac et		13,0		
	La Bostonnais		3,0		
A-55	Grand-Mère et		3,5		
	Trois-Rivières-Ouest		3,0		
4e Rang	Saint-Tite	Reconstruction	7,0	0,4	Confort de roulement

Région : Centre-du-Québec

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1998-1999 (000 $)	Impact de l'intervention
A-20	Sainte-Anne-du-Sault et	Réfection de la chaussée de 2 sections	10,0	1,5	Confort de roulement
	Drummondville		2,6		
132	Baie-du-Febvre	Asphaltage de la chaussée	6,7	1,8	Confort de roulement et sécurité des usagers
263	Bécancour		2,0		
155	Saint-Célestin		6,7		
267	Lyster		6,4		
161	Saint-Christophe-d'Arthabaska	Reconstruction d'une section de route	0,8	0,4	Sécurité des usagers
A-55	Drummondville	Construction de 2 structures	6,0	1,1	
162	Saint-Rosaire	Réfection de la surface de roulement sur	11,0	1,7	Confort de roulement
122	Notre-Dame-du-Bon-Conseil	des sections de route	3,8		
139	Saint-Nicéphore		6,0		
A-55	Saint-Nicéphore	Asphaltage de la chaussée	11,6	1,0	Confort de roulement
116	Princeville paroisse	Reconstruction d'une section de la route 116 et de la rue Demers	1,0	1,4	Sécurité des usagers

DIRECTION : Île-de-Montréal

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1998-1999 (000 $)	Impact de l'intervention
A-40	Anjou Montréal Montréal Est	Réfection majeure entre l'A-25 et le pont Charles-De Gaulle	13,00	14 745	Amélioration de la fluidité de la circulation, de la sécurité et du confort des usagers
A-40	Saint-Laurent	Réfection de la chaussée, planage et couche d'usure entre boulevard Sainte-Croix et Saint-Laurent	5,11	863	Amélioration du confort des usagers
A-20	Montréal Saint-Pierre Montréal Ouest	Réfection de la chaussée entre les échangeurs Saint-Pierre et Turcot	8,45	1 625	Amélioration du confort des usagers
R-138	LaSalle	Réfection de la chaussée, planage et couche d'usure du pont Mercier à l'A-20	4,06	856	Amélioration du confort des usagers
A-40	Saint-Laurent Senneville	Réfection de dalles et rapiéçage mécanisé entre l'A-520 et le pont de l'Île-aux-Tourtes	13,56	636	Amélioration du confort des usagers
A-40 pont Charles-De Gaulle	Montréal Lachenaie	Réfection des éléments du tablier	1,05	11 832	Amélioration de la sécurité et de la capacité portante
A-720	Montréal Westmount	Réfection de l'A-720, de Turcot au tunnel Ville-Marie	5,43	17 996	Amélioration de la sécurité et du confort des usagers
A-40	Dorval Pointe-Claire Kirkland	Réfection de cinq (5) viaducs au-dessus de l'A-40 (Des Sources Saint-Charles, Saint-Jean, Saint-Régis, McDonald)	0,53	2 084	Amélioration de la sécurité
A-25	Montréal	Réfection des viaducs Souligny (est et ouest) au-dessus de l'A-25	1,90	380	Diminution du bruit, amélioration du confort des usagers
A-19	Montréal	Réfection du tablier du pont Papineau-Leblanc	0,46	422	Diminution du bruit, amélioration du confort des usagers
A-720 Tunnel Ville-Marie	Montréal	Réparation du tunnel Ville-Marie	2,09	1 676	Amélioration de la sécurité
R-138	LaSalle	Réfection d'un mur (Seagram)	0,25	280	Amélioration de la sécurité
A-720 Tunnel Ville-Marie	Montréal	Réparation des systèmes électrique, mécanique et de contrôle dans le tunnel Ville-Marie	N/A	1 608	Amélioration de la sécurité
A-20	Lachine	Réfection du mur et de la passerelle	N/A	306	Amélioration de la sécurité
A-25 Tunnel Louis-Hypollyte LaFontaine	Montréal Longueuil	Réparation du tunnel Louis-Hipollyte-LaFontaine	1,99	601	Amélioration de la sécurité
A-20	Beaconsfield	Construction des échangeurs Woodland et Morgan	2,0	19 328	Amélioration de la sécurité
A-15, A-20, A-40, A-720, R-138	Montréal	Rehaussement de parapets	8,80	2 485	Amélioration de la sécurité
A-25, A-40	Montréal Anjou	Construction de murs antibruit	N/A	900	Amélioration de la qualité de vie des résidants
A-720, Tunnel Ville-Marie	Montréal	Construction et aménagement au Centre de contrôle de la gestion de la circulation	N/A	1 489	Amélioration de la qualité des informations routières transmises aux usagers

DIRECTION : Île-de-Montréal *(suite)*

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1998-1999 (000 $)	Impact de l'intervention
A-15, A-25, A-40, A-720	Diverses	Gestion de la circulation installation de caméras, panneaux de signalisation, boucles de détection, stations météo routières	N/A	594	Amélioration de la qualité des informations routières transmises aux usagers
A-720	Montréal	Construction autoroute 720 de Dickson à A-25	1,4	7 402	Canalisation du transport lourd sur le réseau supérieur
A-25	Montréal	Construction de la nouvelle route –2 voies entre A-40 et boul. Perras	3,5	14 256	Amélioration de l'accessibilité au réseau autoroutier pour les résidants de l'Est de Montréal
A-15	Montréal	Construction de bretelles d'échangeur (Henri-Bourassa)	1,0	1 774	Amélioration des échanges entre les réseaux autoroutiers et municipaux

DIRECTION : Laval – Mille-Îles

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1998-1999 (000 $)	Impact de l'intervention
R-337	Mascouche, Terrebonne	Élargissement de 2 à 4 voies	2,6	331	Amélioration de la fluidité de la circulation et de la sécurité
A-440	Laval	Autoroute à 6 voies	3,0	128	Amélioration de la fluidité de la circulation
A-15	Laval	Collecteurs et échangeur Concorde Viaduc Du Souvenir Échangeur Saint-Martin	4,6	942 (MTQ) 626 (Ville)	Amélioration de la fluidité de la circulation et de la sécurité
A-40	L'Assomption Lachenaie Charlemagne Repentigny Saint-Sulpice	Installation de glissières de sécurité	–	320	Amélioration de la sécurité
A-15	Sainte-Thérèse	Réaménagement de l'échangeur chemin du Côteau	–	179 (MTQ) 57 (Ville)	Amélioration de la sécurité et de la circulation
A-440	Laval	Installation de glissières de sécurité	–	569	Amélioration de la sécurité
A-13	Laval Boisbriand	Installation de glissières de sécurité	–	423	Amélioration de la sécurité
A-25	Laval, Terrebonne Mascouche Lachenaie	Installation de glissières de sécurité	–	326	Amélioration de la sécurité
A-15 Nord	Laval	Voie d'entrecroisement entre les échangeurs A-440 et R-117	2,5	1 642	Amélioration de la fluidité de la circulation et de la sécurité
A-440	Laval	Reconstruction de la chaussée de béton	3,8	4 794	Amélioration du confort des usagers
A-640	Boisbriand Rosemère	Planage, correction et couche d'usure	4,1	848	Amélioration de la sécurité et du confort des usagers
A-40 Est	L'Assomption	Planage, correction et couche d'usure	3,6	292	Amélioration de la sécurité et du confort des usagers
R-335	Sainte-Anne-des-Plaines	Correction et couche d'usure	10,0	146	Amélioration de la sécurité et du confort des usagers
A-640 Ouest	Lachenaie	Correction en pavage	8,6	204	Amélioration de la sécurité et du confort des usagers
A-25 A-640	Mascouche Saint-Joseph-du-Lac	Réfection de ponceaux	–	337	Amélioration de la sécurité
A-25	Laval	Réparation d'un viaduc Échangeur A-440	–	177	Remise en état
A-19	Laval	Réparation de 4 viaducs Échangeur A-440	–	1 070	Remise en état
A-25	Mascouche	Réparation d'un pont (Rivière-Saint-Jean-Baptiste)	–	234	Remise en état
A-640	Bois-des-Filion	Réparations de 2 viaducs Échangeur route 335	–	249	Remise en état

DIRECTION : Est-de-la-Montérégie

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1998-1999 (000 $)	Impact de l'intervention
A-10	Saint-Alphonse Granby	Couche d'usure Correction	8,46	750	Amélioration du confort des usagers
A-10	Shefford Bromont	Couche d'usure Correction	12,37	1 200	Amélioration du confort des usagers
A-10/30 Parc incitatif	Brossard	Construction de stationnements Installation d'abribus	–	1 050	Transfert modal Optimisation de la voie réservée du pont Champlain Amélioration du parc existant
A-10/ A-30 Stationnement	Brossard	Construction d'un stationnement Acquisition d'un terrain	–	891	Amélioration du transport en commun
A-20	Mont Saint-Hilaire	Couche d'usure Correction	8,94	1 000	Amélioration du confort des usagers
A-20	Sainte-Rosalie Saint-Hyacinthe Saint-Simon	Couche d'usure Planage	8,27	700	Amélioration du confort des usagers
A-30	Tracy Varennes	Correction de la supersignalisation Fragilisation d'obstacle	0,02	500	Amélioration de la sécurité Conformité aux normes
A-30	Boucherville	Couche d'usure Correction	4,19	503	Amélioration du confort des usagers
A-30	Varennes Verchères	Renforcement et correction des béton et bitumineux	9,35	1 000	Amélioration du confort des usagers Augmentation de la capacité portante
R-104	Cowansville Dunham	Couche d'usure Recyclage à froid	5,81	1 000	Amélioration du confort des usagers Augmentation de la capacité portante
R-112	Saint-Hubert Longueuil	Élargissement de 4 à 6 voies divisées Étagement du passage à niveau	5,25	14 900	Amélioration du confort des usagers et de la fluidité de la circulation Augmentation de la capacité portante et du drainage
R-116	Saint-Hubert Saint-Bruno-de-Montarville	Couche d'usure Planage	11,85	1 700	Amélioration du confort de roulement
R-116	Sainte-Marie-Madeleine	Couche d'usure Correction	5,13	500	Amélioration du confort des usagers
R-116/R-210 Est – Ouest	McMasterville Saint-Basile-le-Grand	Reconstruction de la route – profil rural Aménagement de l'éclairage	2,20	2 125	Amélioration du confort des usagers et de la fluidité de la circulation Amélioration du drainage
R-132	Boucherville Longueuil	Couche d'usure Correction	12,64	1 700	Amélioration du confort des usagers
R-134	Longueuil	Couche d'usure Correction	6,15	1 000	Amélioration du confort des usagers
R-137	Saint-Dominique	Reconstruction de la route – profil urbain Construction égout pluvial	2,10	500	Amélioration du confort des usagers, de la sécurité et de la fluidité de la circulation

DIRECTION : Est-de-la-Montérégie *(suite)*

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1998-1999 (000 $)	Impact de l'intervention
R-139	Granby	Élargissement de 2 à 4 voies contiguës Construction de feux lumineux	1,50	1 870	Amélioration du confort des usagers et de la fluidité de la circulation Augmentation de la capacité portante et du drainage
R-231	Saint-Damase	Reconstruction de la route – profil rural Élargissement de la route	4,60	1 950	Amélioration du confort des usagers et de la fluidité de la circulation Augmentation de la capacité portante et du drainage
R-235	Saint-Aimé	Réparation des éléments du tablier en bois et renforcement de la capacité	0,07	496	Amélioration de la capacité structurale
R-235	Saint-Hyacinthe Saint-Thomas-d'Aquin	Reconstruction de la route – profil rural Élargissement de la route	2,99	1 300	Amélioration du confort des usagers et de la fluidité de la circulation Augmentation de la capacité portante et du drainage
Chemin Chambly	Longueuil	Réaménagement de feux pour autobus Signalisation et marquage	–	610	Amélioration du transport en commun
Chemin de la Grande ligne	Béthanie	Couche d'usure Correction	11,07	600	Amélioration du confort des usagers
Autobus urbains 1998	Longueuil Saint-Hubert Saint-Lambert	Remplacement d'autobus	–	7 581	Amélioration du transport en commun
Terminus Longueuil	Longueuil	Agrandissement de terminus – station Construction d'accès pour autobus	–	5 995	Amélioration du transport en commun
Terminus STRSM Centre-ville	Brossard	Réaménagement de terminus – station	–	2 081	Amélioration du transport en commun
Autres travaux de moins de 500 000 $	Diverses municipalités	20 projets entre 250 000 $ et 500 000 $ et 55 projets de moins de 250 000 $	58,25	5 387	

DIRECTION : Ouest-de-la-Montérégie

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1998-1999 (000 $)	Impact de l'intervention
Chemin Fort Georges	Sainte-Angèle -de-Monnoir	Réfection de la surface de roulement	1,0	583	Amélioration du confort des usagers
Chemin Benoît	Saint-Jean-Baptiste	Réfection de la surface de roulement	4,0	651	Amélioration du confort des usagers
Chemin Grand-Bernier	Saint-Jean-sur-Richelieu	Réfection de la surface de roulement	2,9	218	Amélioration du confort des usagers
A-10	Notre-Dame-de-Bon-Secours	Réfection de la surface de roulement	5,0	1 529	Amélioration du confort des usagers
R-201	Grande-Île	Réfection de la surface de roulement	3,5	381	Amélioration du confort des usagers
A-20	Vaudreuil-Dorion	Réfection de la surface de roulement	13,0	1 320	Amélioration du confort des usagers
Pont R-104	Saint-Luc	Réparation des systèmes structuraux	–	654	Entretien préventif
Pont R-342	Rigaud	Réparation des éléments de tablier	–	329	Entretien préventif
R-138	Kahnawake	Travaux de peinture au pont Mercier	–	1 110	Entretien préventif
Pont A-40, A-540	Rigaud et Vaudreuil-Dorion	Réfection	–	314	Entretien préventif
Pont R-112	Saint-Césaire	Reconstruction	–	703	Amélioration du réseau
R-132 R-209	Sainte-Catherine	Réaménagement de l'intersection	0,5	377	Amélioration de la sécurité
R-132	Melocheville	Aménagement des voies de refuge dans le tunnel	8,1	400	Gestion de la circulation
Chemin Old Malone	Kahnawake	Reconstruction	–	400	Amélioration du réseau
R-202 R-221	Notre-Dame-du-Mont-Carmel	Reconstruction	1,1	274	Amélioration du réseau
R-138	Saint-Paul-de-Châteauguay	Remplacement de 2 ponceaux	0,1	216	Entretien
A-35	Saint-Luc	Construction d'un carrefour à niveau	1,7	7 072	Amélioration de la sécurité
A-35 R-133	Saint-Athanase	Réaménagement de l'intersection	0,8	406	Amélioration de la sécurité
R-112 R-233	Saint-Césaire	Correction du profil vertical	0,1	213	Amélioration de la sécurité
R-340	Saint-Polycarpe	Reconstruction	–	644	Amélioration du réseau
A-15 A-30	Candiac	Construction d'une autoroute	5,9	378	Développement du réseau

DIRECTION : L'Estrie

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1998-1999 (000 $)	Impact de l'intervention
R-147	Coaticook	Reconstruction d'une route	0,80	573	Amélioration du confort des usagers et de la capacité portante
R-112	Westbury East-Angus	Réaménagement géométrique d'intersections	0,78	823	Amélioration de la sécurité
R-108	Lennoxville	Réaménagement géométrique d'intersections	0,69	1 087	Amélioration du confort des usagers et de la sécurité
Diverses	Diverses	Glissières de sécurité	–	241	Amélioration de la sécurité
R-214	East Angus	Reconstruction d'une route	1,40	1 117	Amélioration du confort des usagers et de la sécurité
Diverses	Diverses	Glissières de sécurité	–	371	Amélioration de la sécurité
R-216	Sainte-Catherine-de-Hatley	Reconstruction d'une route	5,10	1 655	Amélioration du confort des usagers et de la capacité portante
Rue Saint-Francis	Lennoxville	Renforcement et élargissement d'un pont	–	741	Augmentation de la capacité du pont
A-55	Saint-François-Xavier-de-Brompton Melbourne	Renforcement de la structure de la chaussée	6,00	2 188	Amélioration du confort des usagers et de la capacité portante
A-10	Austin Magog	Renforcement de la structure de la chaussée	4,25	898	Amélioration du confort des usagers et de la capacité portante
A-10 et A-55	Sherbrooke	Renforcement de la structure de la chaussée	2,38	530	Amélioration du confort des usagers et de la capacité portante
R-112	Saint-Gérard	Renforcement de la structure de la chaussée	0,88	718	Amélioration du confort des usagers et de la capacité portante
R-108	Stornoway Lingwick	Renforcement de la structure de la chaussée	8,77	1 048	Amélioration du confort des usagers et de la capacité portante
R-243	Melbourne	Renforcement de la structure de la chaussée	6,16	739	Amélioration du confort des usagers et de la capacité portante
R-116, R-216, 11e Rang	Saint-Camille, Shipton, Trois-Lacs	Revêtement d'un enrobé bitumineux	10,12	293	Amélioration du confort des usagers
R-247	Stanstead Ogden	Revêtement d'un enrobé bitumineux	9,18	562	Amélioration du confort des usagers
R-161	Stornoway	Revêtement d'un enrobé bitumineux	6,90	242	Amélioration du confort des usagers
R-249	Saint-Claude	Renforcement de la structure de la chaussée	2,21	455	Amélioration du confort des usagers et de la capacité portante
Rue Craig	Richmond Melbourne	Renforcement d'un pont	–	758	Augmentation de la capacité du pont
R-222	Saint-Denis-de-Brompton	Renforcement d'un pont	–	363	Augmentation de la capacité du pont
Chemin rang 3	Lac-Drolet	Renforcement d'un pont	–	232	Augmentation de la capacité du pont
Chemin rang 3	Lac-Drolet	Renforcement d'un pont	–	232	Augmentation de la capacité du pont

DIRECTION : Laurentides-Lanaudière
Région de Lanaudière

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1998-1999 (000 $)	Impact de l'intervention
A-31,A-40	Joliette, Berthierville, Saint-Félix-de-Valois	Réfection de ponceaux sur le chemin Saint-Gabriel	–	237	Conservation de la chaussée
A-40 (Ouest)	Saint-Cuthbert	Planage et couche d'usure	4	300	Conservation de la chaussée
R-335	Saint-Lin	Recyclage à froid et couche d'usure	3,2	288	Conservation de la chaussée
R-345	Sainte-Élisabeth	Planage, correction et couche d'usure	4	300	Conservation de la chaussée
A-31	Joliette	Réparation du tablier	–	350	Conservation des structures
R-138	Sainte-Geneviève-de-Berthier	Reconstruction d'un pont (rivière Chicot)	–	510	Conservation des structures
R-347	Saint-Damien	Construction d'un nouveau pont (rivière Matambin)	–	179	Conservation des structures
A-40	Saint-Antoine-de-Lavaltrie	Réaménagement de deux bretelles (accès à l'aire de services Au point du jour)	1,76	204	Amélioration du réseau
R-131	Entre Saint-Félix-de-Valois et Saint-Michel-des-Saints	Pavage d'entretien des courbes	20,35	503	Amélioration du réseau
R-131	Saint-Jean-de-Matha	Reconstruction d'un pont et des approches (rivière Noire)	0,5	1 433	Amélioration du réseau
R-131	Notre-Dame-des-Prairies	Réaménagement de l'intersection avec le boulevard Firestone	0,1	180	Amélioration du réseau
R-335	Saint-Calixte	Réfection de la route (protocole d'entente, 2e partie)	2	300	Amélioration du réseau
R-343	Joliette	Réfection majeure du boulevard de l'Industrie	1	824	Amélioration du réseau
A-25	Saint-Roch-de-l'Achigan et Saint-Roch-Ouest	Construction de trois viaducs	–	2 460	Développement
R-131	Notre-Dame-des-Prairies	Fin des travaux de réaménagement de 5 voies (pavage)	0,9	318	Développement

DIRECTION : Laurentides-Lanaudière *(suite)*
Région des Laurentides

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1998-1999 (000 $)	Impact de l'intervention
R-117 (Sud)	Saint-Faustin-Lac-Carré	Décohésionnement et pavage	4,5	948	Conservation de la chaussée
R-309	Entre Mont-Laurier et Ferme-Neuve	Décohésionnement et pavage	8	2 543	Conservation de la chaussée
Chemin La Macaza	La Macaza	Réfection de la surface (pavage)	4	541	Conservation de la chaussée
A-15	Piedmont et Sainte-Adèle	Réparation du tablier en béton	–	655	Conservation des structures
A-15	Val-Morin et Sainte-Agathe-des-Monts	Réparation de joints de dilatation	–	710	Conservation des structures
A-15 (km 31)	Mirabel	Réaménagement de l'échangeur (2e partie)	0,2	1 636	Amélioration du réseau
A-15	Mirabel	Réaménagement de l'éclairage routier	–	1 300	Amélioration du réseau
A-15 (km 60)	Saint-Sauveur-des-Monts	Réaménagement de la sortie	0,3	300	Amélioration du réseau
R-117	Saint-Jovite	Échangeur route 323	1,85	4 388	Amélioration du réseau
R-117	Sainte-Véronique	Construction de voies auxiliaires et pavage (2e partie)	9	1 657	Amélioration du réseau
R-148	Lachute	Réaménagement de l'intersection – feux de circulation (fin de l'A-50)	0,1	482	Amélioration du réseau
R-364	Saint-Sauveur-des-Monts	Feux de circulation (rue Principale)	–	317	Amélioration du réseau
Chemin de Parent	Entre Mont-Saint-Michel et Parent	Correction de courbes	20	525	Amélioration du réseau
R-344	Grenville	Construction d'un pont remplaçant le pont Perley	–	949	Développement
A-50	Lachute	Construction d'une chaussée d'autoroute	11	5 982	Développement

DIRECTION : L'Outaouais

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1998-1999 (000 $)	Impact de l'intervention
A-50	Gatineau	Revêtement enrobé bitumineux	8,6	2 110	Amélioration du confort des usagers
Boulevard La Vérendrye	Gatineau	Construction d'un nouvel axe routier	3,5	5 760	Amélioration de la fluidité de la circulation
R-307	Gatineau	Revêtement d'un enrobé bitumineux	3,3	1 182	Amélioration du confort des usagers
A-50	Hull	Réparation des joints de structure	0,5	453	Amélioration du confort des usagers
A-5	Hull	Réparation des joints de structure	0,4	262	Amélioration du confort des usagers
Boulevard Laramée	Hull	Construction d'un nouvel axe routier	1,0	1 396	Amélioration de la fluidité de la circulation
R-105	Low	Revêtement d'un enrobé bitumineux	5,2	676	Amélioration de la sécurité et du confort des usagers
R-366	Val-des-Monts	Réaménagement de la route existante	1,3	1 554	Amélioration de la sécurité et du confort des usagers
Chemin Du Quai	Masson-Angers	Réaménagement de la route existante	2,1	968	Amélioration du confort des usagers
R-117	Grand-Remous	Réaménagement de la route existante	3,6	1 241	Amélioration de la sécurité et du confort des usagers
R-117	Champagne	Réaménagement de la route existante	17,0	836	Amélioration de la sécurité et du confort des usagers
Chemin de Chapeau	Isle-aux-Allumettes	Réaménagement de la route existante	1,25	303	Amélioration du confort des usagers
Chemin Sainte-Thérèse	Sainte-Thérèse-de-la-Gatineau	Réaménagement de la route existante	0,8	389	Amélioration du confort des usagers

DIRECTION : Abitibi-Témiscamingue – Nord-du-Québec

Route	Municipalité	Nature des travaux	Longueur (km)	Dépenses 1998-1999 (000 $)	Impact de l'intervention
R-117	Dubuisson	Décohésionnement, enrobé, bitumineux et renforcement	13,8	2 416	Amélioration de la capacité portante
R-101	Rollet	Couche d'usure et aménagement des transitions	11,69	1 691	Amélioration de la capacité portante et de la sécurité
R-395	Amos	Reconstruction d'un ponceau	0,8	46	Amélioration du drainage
R-109	Saint-Dominique- du-Rosaire	Aménagement de la transition, réfection et glissières de sécurité	17,5	3 049	Amélioration de la capacité portante et de la sécurité
R-382	Latulipe et Gaboury	Couche d'usure et aménagement de transitions	22,95	1 784	Amélioration de la capacité portante et de la sécurité
R-117	Rivière-Héva	Réparation de ponts	–	90	Amélioration de la sécurité
Rangs 2 et 3	Destor	Réparation de ponts	0,12	314	Amélioration de la sécurité
R-117	Cadillac	Réparation du tablier	–	280	Amélioration de la sécurité
Rang 10	Val-Saint-Gilles	Reconstruction partielle du pont	–	335	Amélioration de la sécurité
R-101	Saint-Edouard-de-Fabre	Réfection de structure	0,3	441	Amélioration de la sécurité
Chemin Saint-Urbain	Rémigny	Renforcement du pont d'acier et de bois	0,8	364	Amélioration de la sécurité
R-395	Preissac	Enrobé bitumineux	6,18	160	Amélioration de la capacité portante
R-390	Taschereau	Correction courbe, terrassement gravelage et enrobé bitumineux	2,12	1 124	Amélioration de la capacité portante et de la sécurité